Eger, Georg

Handbuch des Preußischen Eisennbahnrechts

Bd.: 1

Breslau 1889

Handbuch

des Preußischen

Eisenbahnrechts.

Von

Dr. jur. Georg Eger,

Regierungsrath und Justiziar der Königl. Eisenbahndirektion, Dozent der Rechte an der Universität Breslau.

Erster Band.

Breslau 1889.

J. U. Kern's Verlag.

(Max Müller.)

Handbuch

des

Preußischen Eisenbahnrechts.

Erster Band.

Handbuch

des Preußischen

Eisenbahnrechts.

Von

Dr. jur. Georg Eger,

Regierungsrath und Justiziar der Königl. Eisenbahndirektion, Dozent der Rechte an der Universität Breslau.

Erster Band.

Breslau 1889.

J. U. Kern's Verlag.

(Max Müller.)

Der in sechs Lieferungen erschienene erste Band des Handbuchs des Preußischen Eisenbahnrechts liegt nunmehr vollendet vor und ist mit einem ausführlichen Inhaltsverzeichniß versehen. Ein alphabetisch geordnetes, das ganze Werk umfassendes Sachregister wird dem zweiten Bande beigegeben werden. Gewichtige Umstände, vornehmlich die ausgedehnte amtliche Thätigkeit des Verfassers, sodann aber auch die große Schwierigkeit der Beschaffung des umfassenden Materials, die Komplizirtheit der gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen, der Umfang der damit verbundenen Controversen, die in außerordentlichem Maße angewachsene Zahl der Rechtssprüche und Monographien auf dem Gebiete des Eisenbahnrechts, verbunden mit den dem Eisenbahnwesen eigenen häufigen Aenderungen der Gesetze, Verordnungen, Reglements 2c. haben ein nur langsames Fortschreiten der Arbeit ermöglicht. Doch dürfte gerade hierdurch die Vollständigkeit und Genauigkeit des Inhalts gewonnen haben und Manches berücksichtigt worden sein, was sonst unberücksichtigt hätte bleiben müssen. Der Verfasser hofft das Werk im nächsten Jahre mit Fertigstellung des zweiten, gleichfalls in Lieferungen erscheinenden Bandes zu Ende zu führen.

Breslau, im April 1889.

Die Verlagshandlung.

Inhalts-Verzeichniß.

Abschnitt III.

Die Gründung der Preußischen Staats- und Privat-Eisenbahnen.

Abschnitt IV.

Die Organisation der Preußischen Staats- und Privat-Eisenbahnen.

Abschnitt V.

Der Eisenbahn-Grunderwerb.

Theil a. Der freiwillige Grunderwerb.

Theil b. Der erzwungene Grunderwerb (die Enteignung).

Inhalts-Verzeichniß.

Vorwort.

Das Bedürfniß einer Darstellung des Preußischen Eisenbahnrechts hat sich mit der in großartigen Progressionen wachsenden Bedeutung der Preußischen Eisenbahnen und ihrer Verkehrs- und Rechtsbeziehungen in den letzten Jahren immer dringender fühlbar gemacht.

Dieses Bedürfniß liegt nicht allein für die Behörden und Beamten der Preußischen Eisenbahnverwaltungen selbst vor, sondern auch für alle anderen Verwaltungs-Behörden und Beamten, für die Gerichte und Anwalte, sowie für den großen Kreis derjenigen Interessenten, welche mit den Eisenbahnen in unausgesetztem Verkehre stehen.

Der Verfasser, angeregt durch seine akademischen Vorlesungen über Preußisches Eisenbahnrecht, sucht in dem vorliegendem Handbuche diesem Bedürfnisse zu entsprechen. Seine Absicht geht dahin, die Normen des Preußischen Eisenbahnrechts in gedrängter und klarer Fassung zur wissenschaftlichen Darstellung zu bringen. Hierbei bedurften aber vor allem einige Fragen allgemeiner Natur der Lösung.

1. Zunächst entstand die Frage, ob das Eisenbahnrecht überhaupt eine selbstständige, systematische Darstellung erfordere? Diese Frage war zu bejahen. Die stiefmütterliche Behandlung einzelner eisenbahnrechtlicher Materien — aus ihrem Zusammenhange mit dem Ganzen gerissen — in Werken des allgemeinen Staats-, Privat- bezw. Handelsrechts entspricht der hohen Bedeutung des Eisenbahnwesens in der Gegenwart nicht. Zwar setzt sich das Eisenbahnrecht aus staats- und privatrechtlichen Normen zusammen. Aber es bildet weder einen integrirenden Theil des Staats- noch des Privatrechts, sondern hat sich, auf beiden Gebieten fußend, zu einem selbstständigen Rechtsgebiete entwickelt.

Die Eigenartigkeit der Eisenbahnen, vornehmlich ihre außerordentliche kulturelle, wirthschaftliche und strategische Bedeutung, die monopol-

artige Natur ihrer Anlage und ihres Betriebes, die große Gefährlichkeit des letzteren haben zur Bildung einer Reihe eigenthümlicher Rechtssätze geführt, welche sich theils als Ergänzungen, theils als Abänderungen der allgemeinen Rechtsnormen darstellen und dem Eisenbahnrechte in vielen Beziehungen den Charakter eines Spezialrechts verleihen.

Dem Eisenbahnrechte liegt prinzipiell die Erkenntniß zu Grunde, daß die wichtigsten öffentlichen Interessen bei dem Eisenbahnwesen betheiligt sind, deren Schutz und Fürsorge dem Staate in besonders hohem Grade obliegt.

Daher ist den Eisenbahnen in ihrem Verhältnisse zum Staate eine Anzahl eigenthümlicher Verpflichtungen in Bezug auf ihre Gründung, Anlage, Betriebsführung und Verwaltung auferlegt, durch welche die freie Disposition der Unternehmer in ganz anders hohem Grade Beschränkungen erleidet, als dies sonst nach allgemeinem Rechte bei Verkehrsanstalten der Fall ist. Daher sind die Eisenbahnen in exemter Weise der staatlichen Aufsicht unterstellt und die damit betrauten Organe der Staatsgewalt mit besonderen Aufsichtsbefugnissen ausgestattet.

Schon für die Gründung der Eisenbahnen sind im Hinblick auf die außerordentliche Inanspruchnahme des Nationalkapitals und die ökonomischen und strategischen Interessen des Landes eigenartige Normen erforderlich geworden, welche das Gründungsverfahren regeln und von staatlicher Prüfung und Genehmigung (Konzessionirung) abhängig machen.

Der Bau ferner kann in der Regel nicht durchgeführt werden, ohne den Unternehmer zum Erwerbe des erforderlichen Terrains und zur zweckmäßigen Ausführung das Recht der Entziehung und Beschränkung fremden Eigenthums und fremder Rechte zu verleihen. Zum Schutze der dadurch bedrohten und geschädigten öffentlichen und privaten Interessen und zur Sicherung vollen Schadensersatzes haben besondere Rechtssätze (Enteignungsrecht, staatliche Aufsicht über Bau-Vorbereitung, Ausführung, Vollendung) geschaffen werden müssen.

Die außerordentlich gefährliche Natur des Betriebs, sodann die enorme schnelle Bewegung schwerer Wagen mittelst beweglicher Dampfmaschinen auf eisernen Geleisen und unter Durchschneidung zahlreicher öffentlicher Straßen und Wege hat besondere Bestimmungen und Sicherheitsvorschriften zum Schutze Dritter gegen die Betriebsgefahr, vornehmlich besondere Vorschriften des Strafgesetzbuchs über

die Gefährdung von Eisenbahntransporten, besondere Bahnpolizei-Reglements und Sicherheitsordnungen, besondere Normen über den Schadensersatz bei Körper- und Sachbeschädigungen hervorgerufen.

In Rücksicht ferner auf das monopolartige Recht zum ausschließlichen Transport auf der konzessionirten Linie sind besondere gesetzliche Bestimmungen nothwendig geworden, welche den Interessenten gegen eine Ausbeutung des Monopols und willkürliche Behandlung bei Abschluß und Ausführung der Transportverträge, bei Aufstellung der Transportpreise (Tarife) und Bedingungen Schutz verleihen. Es mußte den Interessenten ein Recht auf Transport verliehen, den Eisenbahnen die korrelate Pflicht zum Transport (Transportzwang, Betriebspflicht) auferlegt werden. Es war erforderlich, staatliche Aufsichtsrechte über das Tarifwesen zu konstituiren, ferner die Pflicht der Eisenbahnen zur Gleichbehandlung aller Interessenten unter gleichen Voraussetzungen, sowie die Verbindlichkeit, sich den Anschluß anderer Eisenbahnen gefallen zu lassen. Solchergestalt sind besondere, bezügliche Verfassungsbestimmungen entstanden, ein besonderer Abschnitt des Handelsgesetzbuchs, welcher den Abschluß und die Erfüllung der Eisenbahntransportverträge mit strengen gesetzlichen Beschränkungen umgiebt, sodann besondere Eisenbahn-Betriebs-Reglements und besondere Normen für die Güterhaftpflicht.

Auch das Interesse, welches der Staat an einer geordneten und zuverlässigen Verwaltung dieser wichtigen, öffentlichen Verkehrs-Anstalten besitzt, hat in eigenartigen Rechtssätzen seinen Ausdruck finden müssen. Durch diese sind die gesammte Organisation, die Betriebs- und Finanzverwaltung, die Verhältnisse der Beamten und Arbeiter in besonderer Weise geregelt und der staatlichen Kontrole unterstellt.

In Rücksicht ferner auf die Gewährung des Transportmonopols und die damit eingeräumten Vergünstigungen und Vorrechte, in Rücksicht auch auf den Umstand, daß der Staat selbst hierdurch in der Wahrnehmung vieler öffentlichen Interessen, insbesondere bezüglich der Post-, Telegraphen-, Zoll- und Militärverwaltung, auf die Vermittelung der Eisenbahnen angewiesen ist, trat das Bedürfniß hervor, den Eisenbahnen im Verhältnisse zur Staats- und Reichs-Verwaltung besondere Pflichten in einzelnen Spezial-Gesetzen und Verordnungen aufzuerlegen, welche auf andere Transportgewerbe keine Anwendung finden.

Begünstigt und erweitert wurde diese eigenartige Rechtsbildung noch durch die internationale Richtung, welche der Eisenbahn-

verkehr seiner Natur nach eingeschlagen hat. Der gemeinschaftliche Verkehr der Bahnen des In- und Auslandes drängte mit Nothwendigkeit zur Aufnahme einer großen Anzahl universeller Rechtsnormen, welche von dem partikulären Rechte erheblich abweichen und deren Entwickelung in den letzten Jahren sogar den Gedanken eines internationalen Eisenbahnrechts nahe gelegt und in Betreff des Transportrechts bereits zu einleitenden Schritten unter den Staaten des europäischen Kontinents geführt hat.

Endlich kommt noch in Betracht, daß in keinem Verkehrsgebiete infolge der ganz eigenartigen und exklusiven Weise des Betriebs Gewohnheiten und Usancen in höherem Grade auf die Bildung eigenthümlicher Rechtssätze hingewirkt haben, als gerade im Eisenbahnverkehre.

Vermöge aller dieser Umstände haben sich die auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Rechtsnormen zu einem selbstständigen Rechtsgebiete entwickelt, welches weder lediglich einen Theil des Privat-, noch des Staatsrechts bildet und daher eine besondere Darstellung nothwendig erheischt.

2. Für den Verfasser trat aber weiter die Aufgabe in den Vordergrund, den Begriff des Eisenbahnrechts zu fixiren, da diese Begriffsbestimmung für den Umfang der Darstellung entscheidend ist. Als öffentliche Verkehrsanstalten sind die Eisenbahnen von den Normen des allgemeinen Staats- und Privatrechts keineswegs eximirt. Nur insoweit die Eigenartigkeit des Eisenbahnwesens es erforderte, haben sich auf der Basis des allgemeinen Rechts in der vorgeschilderten Weise theils in Ergänzung theils in Abänderung desselben besondere Normen staats- und privatrechtlicher Natur entwickelt. Es entsteht hiernach die Frage, ob der Begriff auf die Gesammtheit der auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Rechtsnormen zu erstrecken oder nur auf den Inbegriff jener besonderen Normen zu beschränken sei. In letzterem Falle mußte ohne Zweifel die Darstellung in vielen Beziehungen unverständlich bleiben und des Zusammenhanges entbehren, da die besonderen Normen gewissermaßen aus den allgemeinen Normen des Staats- und Privatrechts herausgewachsen sind und sich an dieselben ergänzend oder abändernd anschließen. Im ersteren Falle aber mußte der Charakter des Eisenbahnrechts als eines Spezialrechtes verloren gehen und die Erörterung desselben sich in ungemessener Weise zu einer Darstellung des gesammten Staats- und Privatrechts ausdehnen. Daraus ergab sich von selbst für die Begriffsbestimmung und die

Grenzen der Darstellung als Resultat: Eisenbahnrecht im engeren Sinne ist zwar nur der Inbegriff der besonderen Rechtsnormen, welche sich auf die Verhältnisse des Eisenbahnwesens beziehen, aus der Eigenthümlichkeit desselben entstanden sind und diesem Rechtsgebiete sein charakteristisches Gepräge verleihen. Es gehören hierzu aber nothwendig auch diejenigen Normen des allgemeinen Staats- und Privatrechts, aus welchen jene besonderen Normen sich naturgemäß entwickelt haben, so daß die Darstellung der letzteren ohne die der ersteren zusammenhangslos und unverständlich bleiben würde.

3. Von besonderer Bedeutung für die Darstellung des Eisenbahnrechts erwies sich ferner die Frage, in welchem Umfange eine Begründung der einzelnen Normen und Rechts-Institute desselben erforderlich erscheine? Die eisenbahnrechtlichen Normen sind vornehmlich dem Verkehrs- und wirthschaftlichen Bedürfnisse entsprungen. In keinem Rechtsgebiete haben die wirthschaftlichen Einflüsse stärker und unmittelbarer auf die Rechtsbildung eingewirkt, als im Gebiete des Eisenbahnrechts.[1]) Für die Darstellung des Eisenbahnrechts ist daher nicht nur die rechtswissenschaftliche, sondern auch die wirthschaftliche Begründung der einzelnen Rechts-Normen und Institute unentbehrlich, ohne welche das richtige Verständniß derselben erschwert und vielfach unmöglich sein würde. Der Verfasser hat sich daher, soweit dies erforderlich erschien, bemüht, auch dieser Aufgabe gerecht zu werden. Allerdings nöthigte ihn der oben angedeutete Zweck dieses Handbuches, sich hierbei in sehr engen, räumlichen Grenzen zu halten. Auch darf wohl nicht überall eine wirthschaftliche Begründung der positiven Normen des Eisenbahnrechts bezw. der Eisenbahngesetzgebung erwartet werden, da diese — vielfach von den konkreten Verhältnissen und Zeitumständen abhängig — sich auf die letzten Gründe ihrer Entstehung hin keineswegs immer verfolgen oder prüfen lassen.

4. Endlich war die nicht minder wichtige Frage des Systems der Darstellung zu lösen. Der Verfasser mußte darauf bedacht sein, für die Darstellung dieses modernen Rechtsgebietes ein System zu wählen, welches den Rechtsstoff in möglichst klarer und übersichtlicher Gruppirung und in naturgemäßem Zusammenhange veranschaulicht.

---

[1]) Vgl. L. v. Stein, Zur Eisenbahnrechtsbildung, Wien 1872. und im Oester. Central-Blatt für Eisenbahnen ꝛc., 1879, Nr. 39, 41, 42. G. Cohn, Ueber eine akademische Vorbildung zum höheren Eisenbahn-Verwaltungs-Dienst, Zürich 1876. und über das staatswissenschaftliche Studium im Hinblick auf die Staats-Eisenbahn-Verwaltung im Preuß. Arch. f. Eisenb.-Wes., 1885, Heft 3, S. 251 ff., 275.

Das Eisenbahnrecht ist ein aus staats- und privatrechtlichen Normen zusammengesetztes Rechtsgebiet. Seine einzelnen Lehren sind von staats- und privatrechtlichen Materien so durchsetzt und durchdrungen, daß fast keine derselben sich ganz zum Staats- oder ganz zum Privatrecht zählen läßt.

Es kam in Frage, — und ist erst jüngst von sehr kompetenter Seite[2]) empfohlen worden, — ein System zu wählen, welches in einen staats- und in einen privatrechtlichen Theil zerfällt, d. h. die staats- und die privatrechtlichen Normen vollständig von einander getrennt zur Erörterung bringt. Der Verfasser hat aber auf eine derartige Systematisirung des Stoffes verzichtet, weil er zu der Ueberzeugung gelangte, daß durch diese Auseinanderreißung verwandter und tief ineinander greifender Materien staats- und privatrechtlicher Natur die Uebersichtlichkeit nnd Klarheit der Darstellung in erheblichem Grade hätte leiden und die rechtliche und wirthschaftliche Begründung empfindlich gestört werden müssen. Es würde nicht wohl verständlich erscheinen, daß eng verbundene und ihrer Natur nach zusammengehörige Normen — behufs Durchführung eines solchen Systems — von einander getrennt in ganz verschiedenen Theilen des Werkes dargestellt, also z. B. die öffentlich-rechtlichen Normen der Enteignung (Verleihung des Enteignungsrechts, Befugnisse der Enteignungs-Behörden, Plan- Prüfungs- und Feststellungsverfahren) gesondert von den privatrechtlichen Normen der Enteignung (Umfang und Pflicht der Entschädigung), — oder die öffentlich rechtlichen Grundsätze des Transportrechts (die Betriebs- und Transportpflicht, die Tarif-, Anschluß- zc. Verhältnisse) gesondert von den privatrechtlichen Normen des Transportrechts (Güter- und Personen-Transportvertrag, Haftpflicht zc.).

Wenn für eine derartige Sonderung geltend gemacht wird, daß sie zur Untersuchung der Frage führe, inwieweit die einzelnen Rechtssätze öffentlichrechtlicher oder privatrechtlicher Natur seien, und somit den Anlaß biete, dieselben nach ihren letzten Gründen zu verfolgen, so kann nicht zugegeben werden, daß eine Darstellung des Eisenbahnrechts, welche von dieser Trennung abstrahirt und die Rechtsnormen in ihrem natürlichen Zusammenhange erörtert, weniger geeignet sei, die Begründung der Rechtssätze zu finden. Im Gegentheil, es darf wohl angenommen werden, daß gerade diese letztere Art der Dar-

---

[2]) Preußisches Archiv für Eisenbahnwesen. Jahrg. 1885, Heft 3, S. 364.

stellung die Erkenntniß für den inneren Grund und Zusammenhang der Rechtsnormen mehr zu erleichtern vermag und daher auch wissenschaftlicher erscheint, als die gesonderte Betrachtung, weil viele Lehren ohne die Zusammenfassung der staats- und privatrechtlichen Normen nicht verständlich sein würden.

Dem Verfasser steht hierbei die Auffassung der Gesetzgebung und der Theorie zur Seite. Wäre die Sonderung das Naturgemäße und Richtige, dann ist nicht einzusehen, aus welchen Gründen der Gesetzgeber dieselbe in der Preußischen Eisenbahngesetzgebung nicht durchgeführt, d. h. besondere staats- und besondere privatrechtliche Eisenbahngesetze erlassen hat. Der Gesetzgeber hat vielmehr in richtiger Erkenntniß ihrer engen Zusammengehörigkeit gerade entgegengesetzt überall die verwandten öffentlich- und privatrechtlichen Normen zusammengefaßt. Dafür bietet das Fundament des Preußischen Eisenbahnrechts — das Gesetz vom 3. November 1838 — das hervorragendste Beispiel, ebenso aber auch das Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874, die Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs über das Eisenbahnfrachtgeschäft (Art. 422—431) u. a. m. Und in gleicher Weise hat die Theorie von einer derartigen Sonderung abstrahirt.[3])

Der Verfasser hat daher in Betreff des Systems der Darstellung den sowohl von der Gesetzgebung wie auch überwiegend von der Theorie betretenen Weg gewählt. Sein System bringt die einzelnen Lehren sowohl nach ihrer privatrechtlichen, wie nach ihrer staatsrechtlichen Seite hin in Zusammenhang mit den einzelnen Entwickelungsphasen, welche die Eisenbahn-Unternehmungen von ihrer Entstehung bis zu ihrer Auflösung durchlaufen:

> allgemeines Verhältniß zur Staats- und Reichsgewalt, Gründung, Organisation, Bau, Betrieb und Transport, Verhältniß zu den einzelnen Zweigen der Staats- und Reichsverwaltung, Veränderungen, Auflösung —

zur Erörterung, indem von der Annahme ausgegangen ist, daß an die organische Entwickelung der Eisenbahnen am natürlichsten die Darstellung der mit den einzelnen Entwickelungsstadien verknüpften und aus denselben erwachsenden Rechtsverhältnisse — staats- und privatrechtlicher Natur — sich anschließt.

---

[3]) S. W. Koch, Deutschlands Eisenbahnen. 2. Abth. Marburg 1858, 1860. Beschorner, Das deutsche Eisenbahnrecht. Erlangen 1858. Bessel und Kühlwetter, Das Preußische Eisenbahnrecht. Köln 1855, 1857.

Hierbei sind, wenngleich in Preußen das Staatseisenbahnsystem prinzipiell adoptirt und in umfassender Weise durchgeführt ist, doch auch die Rechtsverhältnisse der Privateisenbahnen, soweit sie von denen der Staatseisenbahnen abweichen, berücksichtigt, nicht nur, weil z. B. noch eine Reihe größerer Privateisenbahnen vorhanden ist, sondern insbesondere im Hinblick darauf, daß sich jenes System in der Gegenwart vornehmlich nur auf die Haupt- und Vollbahnen erstreckt, dagegen den Privatbetrieb von Eisenbahnen untergeordneter und lokaler Bedeutung nicht ausschließt, eine vollständige Beseitigung der Privateisenbahnen in Preußen mithin in absehbarer Zeit wohl nicht in Frage steht.

Breslau, im November 1885.

Dr. Eger.

Abschnitt I.

Einleitung.

§ 1. Der Begriff der Eisenbahnen.

Eisenbahnen im technischen Sinne sind Wege, auf welchen der Transport von Personen und Gütern mittelst Fahrzeugen bewirkt wird, die sich auf eisernen Geleisen oder Schienen bewegen.[1]) Diese technische Definition unterscheidet nicht, ob die Eisenbahn für den öffentlichen oder für den privaten Verkehr bestimmt ist, und ebensowenig, mittelst welcher Kraft die Bewegung erfolgt.

Für das Eisenbahnrecht kommen jedoch nur diejenigen Eisenbahnen in Betracht, welche für den öffentlichen Verkehr bestimmt sind und hierdurch, wie durch die außerordentliche Größe und Bedeutung ihrer Bewegungskraft im öffentlichen Interesse eine besondere gesetzliche Regelung ihrer Rechtsverhältnisse im Gegensatze zu allen anderen Verkehrsanstalten erfordern. Diese Bedeutung besitzen aber in der Gegenwart nur die mit Dampfkraft betriebenen, die sog. Lokomotiv-Eisenbahnen.[2])

---

[1]) S. v. Weber, Schule des Eisenbahnwesens, 4. Aufl. S. 3. Die Bewegung auf Geleisen oder Schienen ist wesentlich. Der Betrieb von Straßenlokomobilen, Dampfdroschken, Velocipeden 2c. ist nicht Eisenbahnbetrieb. — Genzmer, Haftpflichtgesetz, S. 26, 28, will auch Schienen aus anderem Material, wie Eisen zulassen, z. B. aus Holz, Stein 2c.; v. Weinrich, Haftpflicht, S. 144, wenigstens Schienen aus anderem Metall. Dagegen mit Recht Endemann, Haftpflichtgesetz, 3. Aufl. S. 23 und Westerkamp in Endemanns Handb. des Hand.-R. 2c., Bd. 3 S. 629, welche eiserne (stählerne) Schienen als für den Begriff der Eisenbahn wesentlich erklären. Vgl. Eger, Haftpflichtgesetz, 3. Aufl. S. 44, 45. von Hahn, Komm. z. D. Hand.-Ges.-B., Art. 422 § 1 S. 511.

[2]) Nur ausnahmsweise sind auch die Pferde- (Straßen-, Tramway- 2c.) Bahnen einzelnen speziell eisenbahnrechtlichen Normen, z. B. dem Reichs-Haftpflichtgesetze v. 7. Juni 1871 (s. die Kommt. z. Haftpflichtgesetz v. Endemann, 3. Aufl.

Im eisenbahnrechtlichen Sinne werden daher unter Eisenbahnen nur die für den öffentlichen Verkehr bestimmten (staatlich hierzu genehmigten §§ 15, 16) Eisenschienenstraßen verstanden, auf welchen die Transportmittel durch Dampfkraft bewegt werden, d. h. die für den öffentlichen Verkehr bestimmten (genehmigten) Lokomotiv-Eisenbahnen.[3])

S. 24; Frantz, S. 2; Jakobi, 11. Aufl. S. 20; Koch, S. 14 u. 30; Eger, 3. Aufl. S. 43; Entsch. d. Reichsger. in Civils., Bd. I. S. 279, II. S. 8) u. den strafrechtlichen Bestimmungen (§§ 315 ff. R.-Str.-G.-B.) unterstellt (Unentschieden: Entsch. d. Reichsger. in Strafs., Bd. 11 S. 33—37), dagegen nicht dem Eisenbahnbetriebsreglement, dem Bahnpolizeireglement, dem Abschnitt des Hand.-Ges.-Buch über das Frachtgeschäft der Eisenbahnen (Art. 422—431), dem § 6 der R.-Gew.-Ord., dem Preuß. Eisenbahngesetz v. 3. Novbr. 1838 (Dernburg, Bd. I. S. 48 Anm. 4; v. Rönne, Pr. Staatsr., 4. Aufl. Bd. 4 S. 579 Anm. 1a u. b; Erl. d. Minist. f. Handel, Gewerbe u. öffentl. Arb. v. 14. Juni 1872, Min.-Bl. d. i. V. 1872 S. 172. — Spätere Erlasse scheinen allerdings von der Annahme auszugehen, daß die Konzessionsvorschriften des Eisenbahngesetzes vom 3. Novbr. 1838 auch auf Pferdebahnen ꝛc. Anwendung finden können. Vgl. Erl. v. 18. Aug. 1879; 7. Nov. 1881 u. 25. Aug. 1883; s. Micke, Die Organis. der Staatseisenb.-Verw.-Behörden, Berlin 1884, S. 370, 371).

[3]) Wesentlich für den Rechtsbegriff der Eisenbahn ist die Bestimmung für den öffentlichen Verkehr, welche durch die staatliche Genehmigung (§§ 15, 16) erfolgt. Das Preuß. Eisenbahngesetz v. 3. Novbr. 1838 findet seinem ganzen Inhalt nach nur auf die zu öffentlichen Verkehrsanstalten bestimmten Eisenbahnanlagen Anwendung, nicht auf solche, welche zur Privatbenutzung dienen (von Rönne, Pr. Staatsr., 4. Aufl. Bd. 4 S. 579 Anm. 1; Bessel u. Kühlwetter, Preuß. Eisenbahnrecht, Th. I. S. 1; Beschorner, Deutsches Eisenbahnr., Abth. 1 S. 1; Haberer, Oesterreich. Eisenbahnr., S. 22, 23; W. Koch, Deutschlands Eisenbahnen, Abtheilung 1 S. 2 ff.). Für die Anwendung eines Theils der eisenbahnrechtlichen Bestimmungen ist Erforderniß, daß die Eisenbahn bereits fertiggestellt und dem öffentlichen Verkehre durch die zuständigen Behörden übergeben, d. h. für eröffnet erklärt ist (§ 22 Eisenbahngesetz v. 3. Novbr. 1838, § 167 Zuständ.-Ges. v. 26. Juli 1876, G.-S. S. 297 f. u. § 159 Zuständ.-Ges. v. 1. Aug. 1883, G.-S. S. 237 f.). Dahin gehören die eisenbahntransportrechtlichen Bestimmungen: Art. 422—431 D. Hand.-Ges.-Buch und das Eisenbahn-Betriebsreglement (s. Eger, D. Frachtrecht, Bd. 3 S. 164; Schott in Endemanns Handb. d. Hand.- ꝛc. Rechts, Bd. 3 § 352 S. 462; Puchelt, Komm. z. H.-G.-B., Bd. II. S. 416; Wehrmann, S. 77; Thöl, Hand.-Recht III. § 74), ferner das Bahnpolizeireglement, die Bahnordnung f. Bahnen untergeord. Bedeutung, die Signalordnung ꝛc. Für die Anwendung eines anderen Theils der eisenbahnrechtlichen Normen genügt die bloße Bestimmung für den öffentlichen Verkehr. Dies gilt in Betreff der Vorschriften über die Vorbereitung eines öffentlichen Eisenbahn-Unternehmens, insbesondere Konzessionirung (§ 1, Ges. v. 3. Novbr. 1838), Enteignung (Ges. v. 11. Juni 1874), Bauaufsicht, Verkehrseröffnung, Unfallversicherung (Gesetz vom 28. Mai 1885, § 1 Ziff. 1) — jedoch nur bei Eisenbahn-Bauten für eigene Rechnung.

Bei einzelnen eisenbahnrechtlichen Normen ist es streitig, ob sie nur auf die erstere, oder auch auf die letztere Kategorie Anwendung finden; z. B. das Reichshaftpflichtgesetz v. 7. Juni 1871; Eger, Haftpfl.-Ges., 3. Aufl. S. 50; v. Weinrich, a. a. O. S. 147; Frantz, Haftpfl.-Ges., S. 3; Koch, Haftpfl.-Ges., S. 31; Dreyer, Civilrecht, S. 115 beziehen dasselbe nur auf Bahnen, welche bereits dem öffentlichen Verkehre übergeben sind; dagegen Martinius in Gruchot's Beitr. Bd. 19 S. 661 f., Genzmer S. 28, Westerkamp S. 630, Endemann S. 25 und Dernburg, Preuß. Pr.-R., I. S. 871 Note 5 auch auf noch im Bau begriffene Bahnen. Das R.-O.-H.-G. schloß sich früher der ersteren Ansicht an (Erk. vom 2. Dez. 1873, Entsch. Bd. 12 S. 10 u. v. 3. Dez. 1875 Bd. 19 S. 118), später jedoch der letzteren (Erk. v. 23. Mai 1876, Entsch. Bd. 20 S. 151; 21. Nov. 1876

Es gehören also dahin nicht: die Pferdebahnen, die Luftdruckbahnen, die elektrischen etc. Bahnen, die Privatbahnen, welche lediglich den Verkehr innerhalb eines Etablissements, einer Fabrik, eines Bergwerks etc. als accessorische Anlagen[4]) vermitteln oder nur zwei oder mehrere Privat-Etablissements in ihrem Verkehre unter einander verbinden.

Das Eisenbahnrecht begreift jedoch unter „Eisenbahn" nicht nur dem Wortlaute gemäß die Eisenschienenstraße als Substrat und Grundlage einer besonderen Art des Transportgeschäfts, sondern ferner auch in übertragener Bedeutung, dem Sprachgebrauche des gewöhnlichen Lebens folgend, dieses Transportgeschäft selbst, welches auf und mittelst der Eisenschienenstraße betrieben wird, den ganzen Komplex von Vermögensobjekten, Immobilien und Mobilien, welche dem Eisenbahnbetriebe unmittelbar oder mittelbar dienen,[5]) also die Eisenbahntransportanstalt oder das Eisenbahnunternehmen.[6])

Endlich aber umfaßt der Begriff „Eisenbahn" auch die — zumeist juristische — Person, welche Eigenthümer dieses Unternehmens ist, oder das Eisenbahntransportgeschäft auf der Schienenstraße mittelst

---

Bd. 21 S. 243 und 12. Juni 1879 Bd. 25 S. 203). Auch das Reichsgericht hat diese letztere Auffassung adoptirt und bezeichnet in dem Erk. v. 17. März 1880, Entsch. in Civils., Bd. 1 S. 252. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 136 als „Eisenbahn" im Sinne des Haftpflichtgesetzes:

„Ein Unternehmen, gerichtet auf wiederholte Fortbewegung von Personen oder Sachen über nicht ganz unbedeutende Raumstrecken auf metallener Grundlage, welche durch ihre Konsistenz, Konstruktion und Glätte den Transport großer Gewichtmassen, beziehungsweise die Erzielung einer verhältnißmäßig bedeutenden Schnelligkeit der Transportbewegung zu ermöglichen bestimmt ist, und durch diese Eigenart in Verbindung mit den außerdem zur Erzeugung der Transportbewegung benutzten Naturkräften (Dampf, Elektricität, thierischer oder menschlicher Muskelthätigkeit, bei geneigter Bahn auch schon der eigenen Schwere der Transportgefäße und deren Ladung, u. s. w.) bei dem Betriebe des Unternehmens auf derselben eine verhältnißmäßig gewaltige (je nach den Umständen nur in bezweckter Weise nützliche, oder auch Menschenleben vernichtende und die menschliche Gesundheit verletzende) Wirkung zu erzeugen fähig ist."

Ueber diese unzutreffende, wegen der Unbestimmtheit der Kriterien nicht brauchbare Definition vgl. Eger, Haftpflichtgesetz, 3. Aufl. S. 58 ff.

Für die Anwendung der Unfallversicherungs-Gesetze ist diese Frage nicht von Belang, weil — soweit nicht § 1 Ziff. 1 des Reichsgesetzes vom 28. Mai 1885 (R.-G.-Bl. 1885, S. 159) in Anwendung kommt — jedenfalls § 1 Al. 2 in Verbindung mit Al. 6 des Reichsgesetzes vom 6. Juli 1884 (R.-G.-Bl. 1834, S. 69) Platz greift.

[4]) Puchelt, Komm. z. H.-G.-B., 2. Aufl. Bd. II. S. 416 Ziff. 3; Anschütz und v. Völderndorff, Komm. z. H.-G.-B., Bd. III. S. 469.

[5]) Die Transportmittel, die Fonds u. Materialien, die Gebäude, Werkstätten, Güterböden u. s. w.

[6]) v. Hahn, Komment. z. Allg. Deutsch. Hand.-Ges.-Buch, z. Art. 422 Bd. II S. 511 § 1.

der Gesammtheit der dazu dienenden Objekte betreibt, den Eisenbahneigenthümer und Eisenbahnunternehmer.[7])

In dieser mehrfachen Bedeutung — Eisenschienenstraße, Eisenbahn-Unternehmen, Eisenbahn-Eigenthümer bezw. Unternehmer — hat sich das Eisenbahnrecht mit dem Begriff „Eisenbahn" zu beschäftigen.

§ 2. Die Arten der Eisenbahnen.

Die Eisenbahn-Betriebslehre und die Nationalökonomie unterscheiden nach der Bedeutung für den Betrieb und wirthschaftlichen Verkehr verschiedene Kategorien von Bahnen: Haupt- und Nebenbahnen, Durchgangs- (Transit-) und Lokalbahnen, Güter- und Personenbahnen, Konkurrenzbahnen, Parallelbahnen, u. s. w.

Eisenbahnrechtlich sind nur zwei Unterscheidungen von wesentlicher Bedeutung:

1. Staatsbahnen und Privatbahnen,
   weil die Verschiedenheit des Eigenthümers und Betriebsunternehmers vielfach in den rechtlichen Normen über die Konstituirung, Organisation, Beaufsichtigung der Eisenbahnen zum Ausdruck gelangt;[1])
2. Vollbahnen und Bahnen untergeordneter Bedeutung,
   weil die Verschiedenartigkeit der Anlage und des Betriebes Abweichungen in den bezüglichen Rechtsnormen, namentlich über die Sicherheit des Betriebs, über die Inanspruchnahme zu Gunsten der Post- und Militairverwaltung ꝛc. zur Folge hat.[2])

§ 3. Der Begriff des Eisenbahnrechts.

Das Eisenbahnrecht ist der Inbegriff aller Rechtsnormen, welche sich auf die Verhältnisse der Eisenbahnen beziehen.

Im Wesentlichen betreffen diese Rechtsnormen das Verhältniß der Eisenbahnen zur Staats- und Reichsgewalt, die Gründung (Fundirung und Konzessionirung) und die Organisation der Eisenbahnen, den Eisenbahn-Grunderwerb, Bau, Betrieb und Transport,

---

[7]) So wird z. B. im Art. 422 H.-G.-B. der Ausdruck „Eisenbahn" in zweifacher Bedeutung gebraucht, im Alinea 1 als Unternehmen, im Alinea 2 als Unternehmer (s. v. Hahn a. a. O.), ferner im Eisenbahngesetz v. 3. Novbr. 1838 in dreifacher Bedeutung: § 8 Ziff. 5 als Eisenschienenstraße, dagegen § 1, § 29 Ziff. 1, § 40, § 42 u. a. als Eisenbahnunternehmen, § 38 als Eisenbahnunternehmer.

[1]) S. Abschn. II § 12, Abschn. III u. IV.

[2]) S. Abschn. VII u. Abschn. X.

das Verhältniß der Eisenbahnen zur Reichs- und Staatsverwaltung, zu den Provinzen, Kreisen und Gemeinden, die Veränderung und Auflösung der Eisenbahnen.

Die auf die Verhältnisse der Eisenbahnen bezüglichen Rechtsnormen fußen theils im allgemeinen Civil- und Staats-Rechte, theils in Spezialgesetzen, welche civil- oder staatsrechtlicher Natur sind. Denn die Gesetzgebung hat nur da besondere Rechtsnormen für die Eisenbahnen geschaffen, wo die Eigenthümlichkeit der Verhältnisse des Eisenbahnwesens dies erheischte. Im Uebrigen gilt für dieselben das allgemeine Recht.

Darnach ist zu unterscheiden Eisenbahnrecht im weiteren und im engeren Sinne. Eisenbahnrecht im weiteren Sinne ist der Inbegriff aller — allgemeiner und besonderer — Rechtsnormen, Eisenbahnrecht im engeren Sinne nur der Inbegriff der besonderen Rechtsnormen, welche sich auf die Verhältnisse der Eisenbahnen beziehen.

Nur das Eisenbahnrecht im engeren Sinne bringt das vorliegende Handbuch zur Darstellung. Die allgemeinen Normen werden nur insoweit berührt werden, als der Zusammenhang und die Uebersichtlichkeit dies nothwendig erfordern.[1])

§ 4. Die systematische Eintheilung des Eisenbahnrechts.

Das Eisenbahnrecht ist nicht nur ein besonderer Zweig des Privatrechts — Privateisenbahnrecht —, sondern auch ein besonderer Zweig des öffentlichen Rechts — Eisenbahnstaatsrecht.

In der folgenden Darstellung des Preußischen Eisenbahnrechts werden sowohl die Normen des Privateisenbahnrechts, wie die Normen des Eisenbahnstaatsrechts zur Erörterung gelangen, jedoch nicht streng

---

[1]) Das Eisenbahnrecht ist somit ein ganz selbstständiges Rechtsgebiet, zusammengesetzt aus speziell öffentlich- und civilrechtlichen Normen. Mit dem allgemeinen Handelsrechte berührt es sich nur insofern, als die auf das Eisenbahngesellschaftsrecht und das Eisenbahntransportrecht bezüglichen Normen auch zugleich dem Handelsrechte angehören und die Eisenbahnen als Frachtführer Kaufleute und damit dem Allg. D. H.-G.-B. unterworfen sind (Erk. d. R.-O.-H.-G. v. 14. Dez. 1871, Entsch. Bd. 3 S. 405 und 15. September 1874, Bd. 15 S. 28, s. auch Bd. 12 S. 312, Bd. 17 S. 127 u. Eger, Frachtrecht I. S. 3 ff.). Die Auffassung Haberer's (Oester. Eisenbahnr. S. 17, 18), daß das Eisenbahnrecht dem öffentlichen Rechte im Allgemeinen, dem Verwaltungsrechte im Besonderen angehöre und die Grundlage des Civilrechts verlassen habe, erscheint hiernach einseitig und unzutreffend. Das Eisenbahnrecht basirt auf beiden Rechtsgebieten und setzt sich aus deren Normen zusammen. Ganz inkonsequent ist es jedenfalls, daß Haberer, obwohl er das Eisenbahnrecht zum öffentlichen Rechte zählt, doch in seiner Darstellung dem Systeme des bürgerlichen Rechts folgt (s. S. 18 a. a. O.).

nach diesen beiden Rechtsmaterien getrennt. Eine solche Trennung erscheint nicht opportun, weil die meisten, das Eisenbahnwesen berührenden Gesetze zum Theil privateisenbahnrechtliche, zum Theil aber im Zusammenhange damit auch eisenbahnstaatsrechtliche Grundsätze enthalten und eine gesonderte Darstellung dieser mit einander oft eng verbundenen privat- und staatsrechtlichen Normen die Uebersichtlichkeit und das Verständniß derselben erschweren würde.

Die folgende Darstellung des Preußischen Eisenbahnrechts ist daher nach einem mehr äußerlichen, aber übersichtlichen System geordnet. Sie bringt die einzelnen Rechtsverhältnisse sowohl nach ihrer privatrechtlichen, wie staatsrechtlichen Seite hin im Zusammenhange mit den einzelnen Entwicklungsphasen, welche die Eisenbahn-Unternehmungen von ihrer Entstehung bis zu ihrer Auflösung durchlaufen:

— allgemeines Verhältniß zur Staats- und Reichsgewalt, Gründung, Organisation, Grunderwerb, Bau, Betrieb, Transport, Verhältniß zu den einzelnen Zweigen der Staats- und Reichsverwaltung, Veränderungen, Auflösung —

zur Erörterung, indem von der Annahme ausgegangen ist, daß an die organische Entwickelung der Eisenbahnen am natürlichsten die Darstellung der mit den einzelnen Entwickelungsstadien verknüpften und aus denselben erwachsenden Rechtsverhältnisse sich anschließt.

§ 5. Die Literatur des Preußischen Eisenbahnrechts.

Die Literatur des Preußischen Eisenbahnrechts ist nicht reichhaltig. Nach zwei älteren, durch die gegenwärtige Eisenbahngesetzgebung größtentheils veralteten systematischen Arbeiten, nämlich:

1. Bessel und Kühlwetter, Das Preußische Eisenbahnrecht. 2 Theile. Köln 1855, 1857,
2. Förstemann, Das Preußische Eisenbahnrecht. Berlin 1869,

ist seither eine systematische Darstellung des Preußischen Eisenbahnrechts nicht erschienen.[1]) Ebensowenig besitzen wir eine speciell das

---

[1]) Vgl. über deutsches Eisenbahnrecht: W. Koch, Deutschlands Eisenbahnen. 2. Abth. Marburg 1858. 1860. — Beschorner, Das deutsche Eisenbahnrecht. Erlangen 1858. Aus der großen Zahl ausländischer Schriften sei hervorgehoben für Oesterreich: Michel, Oesterreichs Eisenbahnrecht. Wien 1860 und Haberer, Das österreichische Eisenbahnrecht. Wien 1885. Niederlande: Dutry van Haeften, De Sporweg wetgeving. Leiden 1863. Westerwoudt, De Staat en de sporweg maatschappien. Amsterdam 1882. Frankreich: Aucoc, droit administr. t. III. 1876, p. 228—712. Bédarride, des chemins de fer 2. t. Paris 1879. Schweiz: Vogt, Schweizerische Studien über Eisenbahnrecht. D. Vierteljahrs-Schrift Bd. 22 S. 1—63. Fick, Die Schweizer. Rechtseinheits-

Preußische Eisenbahnrecht behandelnde Zeitschrift, sind vielmehr lediglich auf dasjenige angewiesen, was uns hierüber in den Zeitschriften über allgemeines Staats- und Civilrecht, insbesondere über Handelsrecht [2]), in Judikaten-Sammlungen des Handelsrechts [3]) und des allgemeinen Civilrechts [3a]) und in den Zeitschriften über das gesammte

---

bestrebungen, insbesondere auf dem Gebiete des Eisenbahnrechts. Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht, Bd. 19. England: Hodges, law aff. railways 6. ed. London 1877. Shelford (1869). Redmann (1880). Pierce (1881).

Für die letzten 8 Jahre (1878—1885) ist die Literatur des Eisenbahnwesens (auch die ausländische) am erschöpfendsten in den Literatur-Uebersichten des Preuß. Archivs für Eisenbahnwesen zusammengestellt.

[2]) Neues Archiv für Handelsrecht. Vier Bde. Hamburg 1858—66.

Archiv für Wechselrecht, seit Bd. 6 Heft 3 für Wechsel- und Handelsrecht, herausgegeben von E. Siebenhaar und Th. Tauchnitz. Leipzig 1851—69, 18 Bde. — Neue Folge herausgegeben von v. Bernewitz. Leipzig 1870. — 6 Bde. (Geschlossen.)

Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht. Erlangen, seit Bd. 20 Stuttgart, herausgegeben von L. Goldschmidt und P. Laband, von Bd. 12—18 unter Mitwirkung von C. Malss, Bd. 20 von L. Goldschmidt, P. Laband und E. Sachs, später auch Fr. v. Hahn und H. Keyßner. Erscheint seit 1858, bis jetzt 30 Bände.

Archiv für Theorie und Praxis des allgemeinen deutschen Handelsrechts, herausg. von F. B. Busch. Leipzig, von Bd. 29 an Berlin, seit 1862.

Centralorgan für den D. Handelsstand. Redacteur G. Löhr. Köln 1862—64, 3 Bde. Als neue Folge hiervon Centralorgan für das D. Handels- und Wechselrecht, herausgegeben von G. Löhr, seit Bd. 6 von W. Hartmann. Elberfeld 1865—73. 9 Bde. (Geschlossen.)

[3]) Hamburgische Gerichtszeitung seit 1861, an deren Stelle seit 1863: Hamburgische Handelsgerichtszeitung.

Baierische Entscheidungen in drei Sammlungen: a) Sammlung handelsgerichtlicher Entscheidungen seit Einführung des A. D. H.-G.-B.'s, herausgegeben von O. v. Völderndorff. 2 Bde. Erlangen 1865, 67. b) Sammlung wichtiger Entscheidungen des k. baier. Handels-Appellationsgerichts. 3 Bde. Erlangen 1868—70. c) Sammlung von Entscheidungen des obersten Gerichtshofes für Baiern in Gegenständen des Handels- und Wechselrechts, sowie von wichtigen Entscheidungen der k. baierischen Handels-Appellationsgerichte. Erlangen seit 1873.

L. Adler und R. Clemens, Sammlung von Entscheidungen zum H.-G.-B. Wien 1868. 2. und 3. Folge 1870, 75. Enthält Entscheidungen des österreichischen obersten Gerichtshofes unter auszugsweiser Mittheilung der Erkenntnisse der Vorinstanzen.

Entscheidungen des Bundes-Oberhandelsgerichts, von Band 3 an unter dem Titel: Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts, herausgegeben von den Räthen des Gerichtshofes. Erlangen, dann Stuttgart seit 1871, 25 Bände.

H. Thöl, Praxis des Handelsrechts und des Wechselrechts. Erstes Heft. Leipzig 1874.

D. Calm, Rechtsgrundsätze der Entscheidungen des R.-O.-H.-G.'s.

E. Grünewald, Rechtsgrundsätze der Entscheidungen D. Gerichtshöfe mit Ausnahme des R.-O.-H.-G.'s auf dem Gebiet des Handelsrechts. Nach dem System des H.-G.-B.'s geordnet. 2 Hefte. Berlin 1877, 78.

[3a]) Amtliche Entscheidungen des Preuß. Ober-Tribunals. Bd. 1. 83. Striethorst, Archiv für Rechtsfälle. Bd. 1—100. Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen, Bd. 1—12, in Strafsachen, Bd. 1—12, des Preuß. Ober-Verwaltungsgerichts, Bd. 1—11. Braun und Blum, Annalen des Reichsgerichts. Bd. 1—12. Blum, Urtheile und Annalen, Bd. 1. Seuffert, Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte in den deutschen Staaten.

Eisenbahnwesen geboten wird. Als solche kommen vornehmlich in Betracht:

1. die Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Leipzig — später Berlin — 1861—1885,[3b])
2. das Preußische Eisenbahn-Verordnungsblatt, 1878—1885,
3. das Preußische Archiv für Eisenbahnwesen, Berlin 1878—1885,

ad 2 und 3 herausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Erst in den letzten Jahren sind einige Sammlungen[4]) der das deutsche und preußische Eisenbahnwesen betreffenden Gesetze, Verordnungen, Reglements, Erlasse und Entscheidungen erschienen, nämlich:

1. das Handbuch für Staats-Eisenbahnbeamte, herausgegeben von Bröse und Isenbeck. 3. Aufl. Hannover 1882.
2. das Preußische Eisenbahnrecht in seiner heutigen Gestalt, herausgegeben von Schrötter. Berlin 1883.
3. Eisenbahnrechtliche Entscheidungen deutscher Gerichte. Zusammengestellt, bearbeitet und herausgegeben von Eger. Berlin 1885, bis jetzt 4 Bände.

Etwas reichhaltiger ist die Literatur einzelner Zweige des Eisenbahnrechts. Namentlich über das Eisenbahnstaatsrecht, über das Eisenbahn-Gesellschaftsrecht und das Eisenbahn-Frachtrecht finden sich in den Werken über das Staatsrecht des Deutschen Reichs und der Preuß. Monarchie,[5])

[3b]) S. für Oesterreich: Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie 1861—1885. Oesterreichische Eisenbahn-Zeitung. Wien 1878—1885.

[4]) Abgesehen von den veralteten Sammlungen von Westermann, Handbuch der Preuß. Eisenbahn-Gesetzgebung, 1846, und Kletke, Die Preuß. Eisenbahnen. Eine systematisch geordnete Sammlung der betr. Verordn. ꝛc. 2. Abth. Berlin 1844, 1846. Vgl. f. Oesterreich: Epstein, Oberstgerichtl. Entscheid. in Eisenbahnsachen. 2 Bände. Wien 1879, 1884. Röll, Sammlung von eisenbahnrechtlichen Entscheidungen. Wien 1879. Röll, Oesterreichische Eisenbahngesetze. 2 Bände. Wien 1885. Pollanetz und Wittek, Sammlung der das Oesterr. Eisenbahnwesen betr. Gesetze ꝛc. 2. Aufl. Wien 1873.

[5]) Vornehmlich: v. Rönne, Das Staatsrecht der Preuß. Monarchie, 4. Aufl., 1881—1885, und das Staatsrecht des Deutschen Reichs, 2. Aufl. 1876/77; Laband, Das Staatsrecht des Deutschen Reichs, 3 Bde., 1878—1883; R. v. Mohl, Polizeiwissenschaft, 3. Aufl. Bd. II, 1866, Das Deutsche Reichsstaatsrecht, Tübingen 1873; H. Schulze, Das Preuß. Staatsrecht, Bd. II § 233; G. Meyer, Lehrbuch des Deutschen Verw.-Rechts, Th. I § 163—166; L. v. Stein, Handbuch der Verwaltungslehre und des Verwaltungsrechts, Stuttgart 1870, S. 208 f. — Handbuch der Verwaltungslehre, 2. Aufl., Stuttgart 1876, S. 402 f.; Grotefend, Das Deutsche Staatsrecht der Gegenwart, §§ 182, 183, S. 173 ff.; Gneist, Verwaltung, Justiz, Rechtsweg, S. 510 ff.; E. Meyer, Art. „Eisenbahngesetzgebung" in v. Holtzendorffs Rechtslexicon, I. S. 663 ff.; Hiersemenzel, Die Verfassung des Nordd. Bundes, Berlin 1867, S. 116 ff.; Bluntschli, Allgem. Staatsrecht, 4. Aufl., München 1868; Thudichum, Verfassungsrecht des Nordd. Bundes u. d. Deutschen Zollvereins, Tübingen 1870, S. 344 ff.; v. Gerber, Grundzüge eines Systems des Deutschen Staatsrechts, 2. Aufl., Leipzig 1869, 3. Aufl. 1880; v. Held, Die

über Deutsches Privatrecht,[6]) Handelsrecht[7]) und Aktiengesellschafts=

Verfassung des Deutschen Reichs, Leipzig 1872; Rau=Wagner, Lehre der Finanzwissenschaft, 7. Aufl., 1877, Th. I S. 525 ff., bes. 550—672; Roscher, Nationalökonomie, Bd. III § 76 f.; v. Schöneberg, Handbuch d. polit. Oekonomie, 2. Aufl., Tübingen 1885; Seydel, Kommentar zur Verf.=Urk. für das Deutsche Reich, Würzburg 1873, S. 69 f., 188 f.; Rösler, Lehrbuch des Deutschen Verw.=R., I. 2. § 419 ff., S. 431 ff.; Riedel, Reichs=Verfassungs=Urkunde; Fischer in v. Holtzendorffs Jahrb., Bd. I S. 412 f., II S. 211 f., IV S. 421 f.; Hänel, Die organisatorische Entwicklung der Deutschen Reichsverfassung, Leipzig 1880; Zorn, Das Staatsrecht des Deutschen Reichs. Berlin 1880. Wagner, Finanzwissenschaft. 3. Aufl. 1883 S. 640 f.

[6]) Insbesondere in den Werken von Runde, Mittermaier, Wächter, Eichhorn, Gerber, Bluntschli, Beseler, Stobbe u. a.

[7]) Handbücher und Lehrbücher des Handelsrechts:

W. Auerbach, Das neue Handelsgesetz, systematisch dargestellt, 2 Abtheilungen. Frankfurt a. M. 1863 und 1865.

Chr. M. A. Gad, Handbuch des allgemeinen d. Handelsrechts, 1. Theil. Berlin 1863.

H. Thöl, Das H.=R. in Verbindung mit dem allgemeinen deutschen H.=G.=B. dargestellt, 1. Band, 4. verm. Aufl., Göttingen 1862. — Die 5. Aufl. führt nur den Titel „Das Handelsrecht". Leipzig 1875, 76.

L. Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts, Bd. 1 Abth. 1, 2, Erlangen 1864, 1868; — Abth. 1 in 2. Aufl. Stuttgart 1875.

W. Endemann, Das deutsche Handelsrecht. Heidelberg 1865, 2. Aufl. 1868, 3. Aufl. 1876.

C. Gareis, Das deutsche Handelsrecht, 1. Aufl. Berlin 1879, 2. Aufl. 1884.

J. Fr. Behrend, Lehrbuch des Handelsrechts. Berlin und Leipzig 1880—1884, Bd. 1 Lieferung 1, 2 u. 3.

Kommentare:

R. v. Kräwel, Das allg. d. H.=G.=B. außer dem fünften Buch und das preuß. Einführungsgesetz. Halle 1862.

H. Makower und S. Meyer, Das allgem. deutsche H.=G.=B. nebst dem preuß. Einführungsgesetze. — Für den praktischen Gebrauch aus den Quellen erläutert, 9 Auflagen. Berlin 1862—1884.

C. F. Koch, Allgemeines deutsches H.=G.=B., herausgegeben mit Kommentar in Anmerkungen. Berlin 1863, 2. Ausg. 1868.

Fr. v. Hahn, Kommentar zum allgem. deutschen H.=G.=B., 2 Bde. Braunschweig 1862—67, Bd. 1 und Bd. 2 Lief. 1 und 2 in zweiter, 1871—76; Bd. 3 Lief. 1 in dritter Aufl. 1877.

Anschütz und v. Völderndorff, Kommentar zum allgem. deutschen H.=G.=B. mit Ausschluß des Seerechts, 3 Bde. Erlangen 1867—73.

Löhr, Das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch, erläutert rc. Elberfeld 1868.

A. Wengler, Das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch mit Ausschluß des 5. Buches. Leipzig 1867.

Fr. Scheffer und C. Groß, Repertorium zum allgem. deutschen Handelsgesetzbuche. Kassel 1867.

H. Keyßner, Allgemeines deutsches Handelsgesetzbuch (Buch 1—4) nebst ergänzenden Gesetzen. Berlin 1872.

Puchelt, Kommentar zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuche mit besonderer Berücksichtigung der Praxis des Reichsoberhandelsgerichts. Leipzig 1874, 2. Aufl. 1876.

H. Keyßner, Allgemeines deutsches Handelsgesetzbuch nach Rechtsprechung und Wissenschaft erläutert u. herausgegeben. Suttgart 1878 (Buch 1—4).

E. Grünewald, Repertorium zum allgem. deutschen Handelsgesetzbuche, 2 Bde. Bamberg 1871, 74.

recht[8]) mannigfache Erörterungen, wenngleich nur mit der, der weitergehenden und allgemeineren Aufgabe dieser Werke entsprechenden Kürze. Die anderen Zweige des Preußischen Eisenbahnrechts haben darin der Natur der Sache nach wenig oder gar keine Berücksichtigung gefunden.

Im Folgenden wird eine Reihe von Schriften genannt, welche einzelne Zweige des Preußischen Eisenbahnrechts zum Theil unmittelbar, zum Theil mittelbar berühren, ohne daß jedoch diese Zusammenstellung den Anspruch auf Vollständigkeit erhebt:

I. Die Geschichte des Preußischen Eisenbahnrechts:[9])

v. Reden, Die Eisenbahnen in Europa und Amerika. Statistisch-geschichtliche Darstellung. 2 Bände. Berlin 1843, 1845 (Bd. II. enthält die Preußischen Eisenbahnen).

Knies, Die Eisenbahnen und ihre Wirkungen. Braunschweig 1853.

Stürmer, Geschichte der Eisenbahnen. Bromberg 1872.

F. Kowalzig, Allgemeines deutsches Handelsgesetzbuch mit Ausschluß des Seerechts, erläutert vornehmlich aus den Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts. Berlin 1876, 2. Aufl. 1879.

[8]) Vornehmlich Renaud, Das Recht der Aktiengesellschaften. 1. Aufl. Leipzig 1863, 2. Aufl. 1875.

Auerbach, Das Aktienwesen, Frankfurt a. M. 1873.

Molle, Die Lehre von den Aktiengesellschaften und Kommanditgesellschaften auf Aktien. Berlin 1871.

Löwenfeld, Das Recht der Aktiengesellschaften. Berlin 1879.

Meili, Die Lehre der Prioritätsaktien. 1874.

Strombeck, Ueber Prioritäts-Stammaktien. 1876.

Primker, Die Aktiengesellschaft in Endemann's Handbuch des Handels- &c. Rechts, Bd. 1 S. 471—685, Leipzig 1881 u. die Literaturangaben das. S. 520—523.

Keyßner, Die Aktiengesellschaften und die Kommanditgesellschaften auf Aktien unter dem Reichsgesetze vom 11. Juni 1870. Berlin 1870.

Endemann, Das Bundesgesetz, betr. die Kommanditgesellschaften auf Aktien und die Aktiengesellschaften vom 11. Juni 1870. Berlin 1870.

Kayser, Gesetz betr. die Kommanditgesellschaften auf Aktien und die Aktiengesellschaften vom 18. Juli 1884. Berlin 1884. Desgl. Ströll. Nördlingen 1884. Esser, 2. Aufl. Berlin 1884.

Makower, Das Gesetz betr. die Kommanditgesellschaften auf Aktien und die Aktiengesellschaften vom 18. Juli 1884. Berlin und Leipzig 1884.

Keyßner und Simon, desgl. Berlin 1884, sowie zahlreiche Monographien, zusammengestellt bei Voigtel, Uebersicht der Literatur des Deutschen Handelsrechts S. 43—51. Berlin 1876.

[9]) Schmeidler, Geschichte des deutschen Eisenbahnwesens. Leipzig 1871. Derselbe, Theorie und Praxis des Eisenbahnwesens. Leipzig 1876.

Haushofer, Grundzüge des Eisenbahnwesens in s. ökonom., polit. u. rechtl. Beziehung. Stuttgart 1874.

Haberer, Geschichte des Eisenbahnwesens. Wien 1884. v. Weber, Schule des Eisenbahnwesens, 4. Aufl. Leipzig 1885, S. 3—57.

Heusinger v. Waldegg u. Röll, Encyclopädie des Eisenbahnwesens (erscheint 1886).

L. v. Stein, Zur Eisenbahn-Rechtsbildung. Wien 1872.

Hansemann, Zehn Jahre Preuß. deutscher Eisenbahn-Politik. Leipzig 1876.

E. Meyer, Eisenbahn-Gesetzgebung in Holtzendorffs Rechtslexikon I. S. 663 ff.

II. Das Verhältniß der Preußischen Eisenbahnen zum Preußischen Staate und zum Deutschen Reiche:[10])

Schreiber, Die Preuß. Eisenbahnen und ihr Verhältniß zum Staate 1834—1874. Berlin 1874.

D. Hansemann, Die Eisenbahnen und deren Aktionäre in ihrem Verhältnisse zum Staate. Leipzig und Halle 1837, und Kritik des Preuß. Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838. Aachen und Leipzig 1841.

Reyscher, Das Recht des Staats an den Eisenbahnen. (Zeitschr. f. deutsch. Recht, XIII. S. 243 f.) Tübingen 1852.

Fischer, Die Verkehrsanstalten des Deutschen Reichs, Berlin 1872 und Abhandlungen in Holtzendorff's Jahrb. I. S. 412 ff., II. S. 211 ff., IV. S. 421 ff., 446 ff.

Jäger, Die Lehre von den Eisenbahnen auf Grundlage des Staats. München 1865.

Mohl, Ueber den Entwurf eines Reichs-Eisenbahngesetzes. Stuttgart 1874.

Mohl, Die verbesserten Verkehrseinrichtungen (Staatsrecht, Völkerrecht, Politik). Bd. III. S. 614. 1869.

Oppenhoff, Die Preuß. Gesetze über die Ressortverhältnisse.[10a]) Berlin 1863.

Holtzendorff, Jahrbuch für Gesetzgebung. 3. Jahrg. 1874. S. 275: Die Einsetzung des Reichseisenbahnamts.

Jungermann, Die Errichtung eines Reichseisenbahnamtes. 1874.

Hertel, Die Preußische Oberrechnungskammer. Berlin 1884.

---

[10]) Vgl. Anm. 5 u. Cohn, D. Staat und die Eisenbahnen. Volkswirthsch. Auff. 1882 S. 51 f.

[10a]) Vgl. hierzu Hartmann, Das Verfahren bei Kompetenz-Konflikten 2c. Berlin 1860. Kosmann, Die Erkenntnisse des Gerichtshofes für Kompetenz-Konflikte. Anklam 1856, 1857. Hilse, Die Rechtsprechung des Gerichtshofes zur Entscheidung der Kompetenz-Konflikte. Berlin 1874.

III. Die Gründung der Preußischen Staats- und Privat-Eisenbahnen:[11])

Rapmund, Die finanzielle Betheiligung des Preußischen Staates bei den Preußischen Eisenbahnen. Berlin 1869. — Fortgesetzt von Weyde. Berlin 1879 — und Dückers. Berlin 1885.

Weyde, Umfang und Vertragsverhältnisse der Preuß. Eisenbahnen am Schlusse des Etatsjahres 1877/78. Berlin 1878.

Die Reserve- und Erneuerungsfonds der Privatbahnen. (Zeitg. d. Ver. deutsch. Eisenb.-Verw. 1865. Nr. 16.)

Arzberger, Der Erneuerungsfonds der Eisenbahnen. Weimar 1851.

Höper, Die Preußische Eisenbahn-Finanz-Gesetzgebung. 3 Bde. Berlin 1879.

v. Weber, Der staatliche Einfluß auf die Entwickelung der Eisenbahnen niederer Ordnung. 1878.

IV. Die Organisation der Preuß. Staats- und Privat-Eisenbahnen:[11])

Micke, Die Organisation der Staats-Eisenbahn-Verwaltungs-Behörden nebst den dieselben erläuternden und abändernden Bestimmungen. Im amtlichen Auftrage zusammengestellt. Berlin 1884. Nebst Nachtrag. 1885.

V. Der Eisenbahn-Grunderwerb:

a. der freiwillige Grunderwerb:[12])

Scheffler, Die Abschätzung der zu Eisenbahnanlagen erforderlichen Landabtretungen. Berlin 1878.

---

[11]) Vgl. Anm. 5 u. 8; auch Kosub, Die Verwaltung der Preuß. Staatseisenbahnen in finanzieller Beziehung. Berlin 1881. Strombeck, Zur Bilanzaufstellung der Eisenbahnen. Zeitschr. f. d. ges. H.-R., Bd. 28. Derselbe, Grundkapital, Grundvermögen und Bilanz der Aktiengesellschaften, insbesondere der Eisenbahngesellschaften. Busch's Archiv, Bd. 37, Bd. 38. Schüler, Die Eisenbahn-Bilanzen in ihrem Verhältniß zum D. H.-G.-B. Zeitg. d. Ver. deutsch. Eisenb.-Verw. 1879, S. 65, 105, 708, 791. Jäkel, Kassen- und Rechnungswesen bei den Preuß. Staatseisenbahnen. Görlitz 1884. Groß, Die Staatssubventionen für Eisenbahnen. Wien 1882.

[12]) Vgl. die Werke über Preußisches Privatrecht: v. Förster, Dernburg, C. F. Koch. Ferner: v. Rönne, Ergänzungen, 6. Ausg., Bd. 4 S. 798 ff. Rehbein und Reincke, Allgem. Landrecht, 3. Aufl. Berlin 1885. Förster, Preuß. Grundbuchrecht. Berlin 1872. — Die Kommentare zum Preuß. Eigenthumserwerbsgesetz und zur Grundbuchordnung vom 5. Mai 1872 von Werner, Bahlmann, Achilles, Turnau, Willenbücher u. a. Hagemann, Handbuch des Landwirthschaftsrechts. Hannover 1807. Weiske, Handb. d. Allg. D. Landwirthschaftsrechts. Leipzig 1838. Heinrich, Beitrag zur Lehre von der Abschätzung der Land-

b. der erzwungene Grunderwerb:[13])

Michaelis, Die Eisenbahnen und die Enteignungen. (Faucher's Vierteljahrsschr., Bd. 13 S. 146 ff. und Bd. 15 S. 152 ff.)

Thiel, Das Expropriationsrecht und das Expropriationsverfahren. Berlin 1866.

Veith, Die Entschädigungs-Verbindlichkeit der Eisenbahnen den Bergwerkseigenthümern gegenüber. 1864.

Dalcke, Kommentar zum Preußischen Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874. Berlin 1874.

Siegfried, Kommentar zum Preuß. Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874. Berlin 1874.

Kletke, Das Expropriationsrecht. Berlin 1874.

Klostermann, Eisenbahnen im Grubenfelde. Zeitschr. f. Bergrecht. 1873. S. 336—358.

G. Meyer, Das Recht der Enteignung n. d. Gesetz v. 11. Juni 1874. Behrend und Dahn Zeitschr., Bd. 8 (1875) S. 547 ff.

Bähr und Langerhans, Das Gesetz über die Enteignung von Grundeigenthum v. 11. Juni 1874. 2. Ausg. Berlin 1878.

Bohlmann, Die Praxis in Expropriationssachen. Linden und Leipzig 1880—1882. 3 Hefte.

Zander, Handbuch der Preuß. Gesetze über die Enteignung von Grundeigenthum. Breslau 1881.

Eger, Die Nothwendigkeit einer Revision des Preuß. Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874. Breslau 1881.

---

güter. Breslau 1845. Schober, Die Veranschlagung der Landgüter. Greifswald 1846. Gierke, Taxation der Grundstücke in Holtzendorffs Rechtslexikon, S. 755 ff.

[13]) Häberlin, Die Lehre von der Zwangsenteignung, Arch. für civil. Praxis, Bd. 39 S. 1 u. 147. Laband, ebenda, Bd. 52 S. 151 ff. Burkhard, ebenda, N. F., Bd. 6 S. 208. Martin, im Arch. f. prakt. Rechtswissenschaft, IX. S. 64 f., 169 f. Brinz, im Staatslex. v. Rotteck, Bd. 5 S. 471. Treichler, in der Zeitschrift f. Deutsch. R., Bd. 12 S. 123—166. Gruchot, Glossen z. A. L.-R. I. 11. Beitr. Bd. IX. S. 74—102. v. Bosche, „Expropriation" in Weiske's Rechtslexikon, Bd. 4 S. 136. Mittermaier, in v. Rotteck und Welcker Staatslexikon, 3. Aufl., Bd. 5 S. 199. Dr. Lette, ebenda, S. 206 ff. Buddäus, in Ersch u. Grubers Encyklopädie, Sekt. 1 Th. 39 S. 396. G. Meyer, Das Recht der Enteignung. Leipzig 1868. Grünhut, Das Enteignungsrecht. Wien 1873. v. Rohland, Zur Theorie u. Praxis d. deutsch. Enteignungsrechts. Leipzig 1875. Prazak, Das Recht der Enteignung in Oesterreich. Prag 1877.

Rocholl, Rechtsfälle aus der Praxis des Reichsgericht. Heft 1. 1881. S. 1—21.

Paris, Die Entschädigungsberechtigung der Adjacenten an öffentlichen Landstraßen ꝛc. Berlin 1881.

Seydel, Kommentar zum Preuß. Enteignungsgesetz v. 11. Juni 1874 (mit besonderer Berücksichtigung der Enteignung zu Eisenbahnanlagen). Berlin 1882.

Bering, Das Preuß. Enteignungsgesetz. Erfurt 1883, und in Gruchot's Beitr., Bd. 20 S. 665.

Löbell, Kommentar zum Preuß. Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874. Leipzig 1884.

Gleim, Der privatrechtliche Charakter der Enteignung n. d. Preuß. Enteignungs-Gesetze v. 11. Juni 1874. Preuß. Eisenbahn-Archiv 1885, S. 43—65.

VI. Der Eisenbahn-Bau:[14])

Grein, Das Baurecht nach den Vorschriften des Allgem. Landrechts. Berlin 1863.

Müller, Das Baurecht in den landrechtlichen Gebieten Preußens. Berlin 1883.

v. Rönne, Die Bau-Polizei des Preußischen Staates. Berlin 1872.

Kletke, Bau-Polizei-Gesetzgebung im Preuß. Staate. Berlin 1874.

---

[14]) S. die Werke über Preußisches Privatrecht von Förster, Dernburg, C. F. Koch, v. Rönne, Rehbein u. Reincke, Anm. 12 u. die Kommentare zum H.-G.-B. (Anm. 7, insbes. über das Lieferungsgeschäft). Hassenpflug, Ueber das Lieferungsgeschäft. Berlin 1846. Gelpke, Zeitschr. f. H.-R., Heft 1, S. 1. Baron in Gruchot's Beitr. II S. 1 ff. — Ferner Pfizer, Baurecht in Holtzendorff's Rechtslexikon. Leipzig 1880. Weber, Schule des Eisenbahnwesens. 4. Aufl. Leipzig 1885, S. 171 ff. Heusinger v. Waldegg, Handbuch f. spezielle Eisenbahn-Technik. 5 Bde. 1870—1878. Winkler, Vorträge über Eisenbahnbau. 1872 ff., v. Kaven, Vorträge über Eisenbahnbau. Tilp, Handbuch der allgem. und besonderen Bedingnisse für Leistungen und Lieferungen im Eisenbahnverkehr. Wien 1875, 1876. M. M. v. Weber, Geschichte des Straßen- und Brückenbaus. 1867. Hartwich, Bemerkungen über den bisherigen Gang der Entwicklung des Eisenbahnwesens. Berlin 1877. Schima, Studien und Erfahrungen im Eisenbahnwesen. Prag 1885. Paulus, Bau und Ausrüstung der Eisenbahnen. Stuttgart 1872. Brückner, Das deutsche Wasserrecht in Hirth's Annalen. 1877. Neubauer, Zusammenstellung des in Deutschland geltenden Wasserrechts. 1881. Glaß, Die wasserrechtliche Gesetzgebung. 1865. Hesse, Rechtsverhältnisse zwischen Grundstücksnachbarn. 2. Aufl. 1880.

Vergl. ferner die Kommentare zur Preuß. Stempelgesetzgebung von Hoyer (3. Aufl. Berlin und Leipzig 1881), Labus (2. Aufl. Breslau 1884), Schmidt, Giesecke, und zur Reichsstempelgesetzgebung von Gaupp, Jürgens, Brakenhausen. — Klostermann, Patentgesetzgebung. 2. Aufl. Berlin 1876.

Jäschke, Die Preuß. Bau-Polizei-Gesetze und Verordnungen. 5. Aufl. Bearbeitet v. Seydel. Berlin 1882.

Huber, Das Submissionswesen. Tübingen 1885.

Götz, Die Voraussetzungen und Wirkungen der Exekution gegen Eisenbahn-Bauunternehmer. Zeitg. d. Ver. D. Eisenb.-Verw. 1869.

v. Rönne, Wegerecht u. Wegepolizei des Preuß. Staates. Breslau 1852.

Lette, Die Gesetzgebung über Benutzung der Privatflüsse. 1850.

Nieberding, Wasserrecht und Wasserpolizei im Preuß. Staate. Breslau 1866.

Scheele, Das Preußische Wasserrecht. 1860.

Döhl, Die Wassergesetzgebung des Preußischen Staates. 2. Aufl. 1870.

Schenkel, Wasserpolizei in v. Holtzendorff's Rechtslexikon. S. 1266—1272.

VII. Der Eisenbahn-Betrieb:[15])

v. Weber, Schule des Eisenbahnwesens. 4. Auflage. 1885. S. 349 ff.

Parey, Das behördliche Polizei-Straf-Verordnungs-Recht in Preußen. Berlin 1882.

Rosin, Das Polizei-Verordnungs-Recht in Preußen. Breslau 1882.

Gerland, Das Recht der Polizei-Verordnung in der Preuß. Monarchie. Hannover 1885.

VIII. Der Eisenbahn-Transport:[16])

a. in öffentlich-rechtlicher Beziehung:

Michaelis, Die Haftungspflicht und das natürliche Monopol der Eisenbahnen. Fauchers Volksw. Vierteljahrs-

---

[15]) S. noch Ebert, Gesetz, betr. die vorläufige Straffestsetzung. Berlin 1880. Lang, Das Gesetz über den Erlaß polizeil. Strafverf. wegen Uebertr. v. 23. April 1883, Düsseldorf 1883. Vgl. ferner noch die Kommentare z. Reichsstrafgesetzbuch v. Oppenhoff, Schwarzer, Rüdorff, Rubo, Hahn, Olshausen, Daude, vornehmlich zu den §§ 305, 315—320, 331—359 R.-Str.-G.-B. Berner, Lehrbuch des deutschen Strafrechts. 12. Aufl. Leipzig 1882. Sodann die Kommentare zur Reichs-Straf-Prozeß-Ordnung von Bomhard u. Koller, Dalcke, Dorendorf, Keller, Löwe, Puchelt, v. Schwarze, Thilo, Voitus zu den §§ 453—458.

[16]) S. Anm. 5, 7 u. 8. In Betracht kommen ferner noch die Schriften über Tarifwesen, aus deren sehr großer Zahl hier nur erwähnt werden mögen: Reitzenstein, Die Gütertarife der Eisenbahnen. Berlin 1874. Bergmann, Zur Tarif-

schrift, Bd. 2 S. 1—35. — Das Monopol der Eisenbahnen. 1862. — Eisenbahn-Aktionäre und Interessenten. Vierteljahrsschrift, Bd. 5 S. 28 ff.

Perrot, Die deutschen Eisenbahnen. 1870. Zur Geschichte des Verkehrswesens. 1871. Eisenbahnreform. 1871. Die deutsche Eisenbahnpolitik. 1872.

Dorn, Aufgaben der Eisenbahnpolitik. Berlin 1874.

Weizmann, Die Eisenbahn als öffentliche Straße. Berlin 1875.

v. Weber, Nationalität und Eisenbahn-Politik. Wien, Pest und Leipzig 1876.

Gunesch, Wechselwirkung von Eisenbahn und Volkswirthschaft. 1876.

Ad. Wagner, Das Eisenbahnwesen als Glied des Verkehrswesens, insbesondere der Staatsbahnen. Abriß einer Eisenbahn-Politik u. Oekonomik. Leipzig u. Heidelberg 1877.

Joob, Die Grundzüge der Eisenbahnpolitik. 1878.

Lehr, Eisenbahn-Tarifwesen und Eisenbahn-Monopol. Berlin 1879.

Sax, Die Oekonomik der Eisenbahnen. 1871. — Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirthschaft. 2. Band: Die Eisenbahnen. Wien 1879.

Schreiber, Das Tarifwesen der Eisenbahnen. Wien, Pest, Leipzig 1884.

---

reform-Enquete. 1876. Böhmert, Enquete über die Eisenbahnfrage. 1876. v. d. Leyen, Vereinfach. im D. Tarifwesen, Schmoller's Jahrb. 1883 II. S. 131 ff. Weidert, Das Ergebniß der Tarifreform-Berathungen. München 1880. Ulrich, Zur Geschichte des Eisenbahn-Tarifwesens. Preuß. Eisenb.-Arch. 1885, S. 162 und 280. Heinsius, Allgemeine Tarifvorschriften. Berlin 1885. (S. noch die Literatur b. Wagner a. a. O. S. 759, 760.)

Ueber Differentialtarife: Die Schriften von Michaelis (Volksw. Vierteljahrsschrift, Bd. 5 S. 28 ff.), Perrot (1874), Peetz (1876), György, (1876), Krönig (1877), E. Sax (1878).

Ferner über ausländisches Tarifrecht und Tarifwesen: G. Cohn, Die Eisenbahn-Gesetzgebung Englands. 1874. Untersuchungen über englische Eisenbahn-Politik. 2 Bde. Leipzig 1874, 1875. 3 Bde. Leipzig 1883. Reitzenstein, Ueber einige Verwaltungseinrichtungen und das Tarifwesen auf den Eisenbahnen Englands. Berlin 1876. Gutmann, Der Güterverkehr auf den Eisenbahnen Englands. 1876. Wehrmann, Reisestudien über Anlage und Einrichtung der englischen Eisenbahnen. Elberfeld 1877. Ulrich, Ueber französisches Eisenbahn-Tarifwesen. Preuß. Eisenb.-Arch. 1885 S. 525 ff. v. d. Leyen, Die nordamerikanischen Eisenbahnen in ihren wirthschaftlichen und politischen Beziehungen. Leipzig 1885. Vergl. im Uebrigen die erschöpfenden Zusammenstellungen in den Literatur-Uebersichten des Preuß. Eisenb.-Arch. (1878—1885).

b. in privatrechtlicher Beziehung:[17])

Menschig, Der Frachtverkehr der Eisenbahnen. Hannover 1864.

---

[17]) S. noch Anm. 7 und aus den dort aufgeführten handelsrechtlichen Schriften vornehmlich: Anschütz u. v. Völderndorff, III S. 468 f. Endemann S. 755 ff. Goldschmidt, Handb. I 2, 1. Aufl. § 65, 75 und Ueber die vertragsmäßige Beschränkung der Ersatzpflicht der Eisenbahnen im Archiv für civil. Praxis, Bd. 41 S. 406 f. Die Haftungspflicht der Eisenb. im Güterverkehr, Zeitschr. für das ges. H.=R., Bd. 4 S. 569 f. (und die daselbst S. 569—584 cit. Literatur), Bd. 20 S. 606 f. v. Hahn, II S. 508 f. Keyßner S. 477 f. C. F. Koch S. 424 f. Kowalzig S. 445 f. Makower S. 413 f. Puchelt, II S. 414 f. Wengler S. 404 f. v. Rönne, Ergänz. II S. 514 f. von Kräwel S. 596 f. Gad S. 304 f. Gareis S. 365 f. Thöl, III § 46 f., Scheffer u. Groß S. 451 f. Brix S. 416 f. Stubenrauch S. 547 f. Brinkmann=Endemann § 117 f. Fischer, kaufmänn. Recht. S. 271 f. Fischer=Ellinger, Oesterr. H.=R., 4. Aufl. § 158 ff. v. Gerber S. 466 f. Wächter, I S. 293 f. Wolff, Die Haftbarkeit des Frachtführers für Verlust und Beschädigung des Frachtgutes und seine Liberirung, bei Busch Bd. 19 S. 460 ff., Bd. 20 S. 392 f. und im Centr.=Org. Bd. 2 Nr. 46, 51. v. Kräwel, Inwieweit haftet der Frachtführer für Verlust, insbesondere durch Diebstahl des Frachtguts? bei Busch Bd. 2 S. 425—443. Schlomka, Ueber die Haftung des Frachtführers bei äußerlich erkennbaren Mängeln der Verpackung, bei Busch Bd. 2 S. 443—445. Ackermann bei Busch, Bd. 13 S. 437—440, Bd. 4 S. 406—410. C. Kuhn bei Busch, Bd. 6 S. 366 ff., 375 ff. W. Koch, Deutschlands Eisenbahnen Abth. II §§ 48—75 S. 200 ff., Eisenb.=Transportrecht S. 21—40 u. in der Zeitschr. f. d. ges. H.=R. Bd. 10 Nr. 71. Goldschmidt, Das receptum nautarum, Zeitschr. f. d. ges. Hand.=Recht Bd. 3 S. 58 ff., 331 ff. Harder, Das receptum, Zeitschr. für Civilr. und Proz., bei v. Linde u. Schulte, Bd. 18 S. 221 ff. Swoboda, Die rechtlichen Beziehungen des Frachtgeschäfts, Oesterr. Gerichtszeitung Bd. 15 Nr. 34, 35. Bretschneider, Ueber die Annahme des Frachtguts seitens des Adressaten, Bl. f. Rechtspfl. in Thüringen, Bd. 9 S. 6—11. Hoffmann in Gruchot's Beiträgen zur Erl. 2c. Bd. II S. 412—480, 694—764, Bd. 13 S. 1—74. Keyßner, Haftung der Eisenbahnen, bei Busch Bd. 10 S. 60 ff. Roßhirt, Ueber die Schadensersatzpflicht der Eisenbahnverw., Arch. f. civil. Praxis, Bd. 44 S. 247—286. Grünhut, Studien zur Lehre von der Haftpflicht des Frachtführers. Die General=Reverse der Eisenbahnen, Aufsatz in D. Hand.=Bl. 1874 Nr. 13, 26. Zander, Recht des Empfängers auf innere Prüfung, D. E.=Z. 1866 Nr. 19. Weiß, Bemerk. zum receptum der Wirthe, Arch. f. prakt. Rechtswissensch., N. F., Bd. 5 S. 337. Linke, Ueber die Berechtigung der Eisenbahnen zu Beschränkungen ihrer Haftpflicht für Schäden, bei Busch Bd. 4 S. 428. Die Haftpflicht der Eisenbahnen bei unentgeltlicher Rückbeförderung, Centr.=Org. II Nr. 46, 61. Otto, Ueber die Haftpflicht der Eisenbahnen. Das geltende Recht und die Autonomie der Verkehrsanstalten, Württemb. Arch. f. Recht u. Rechtsw., Bd. 4 S. 83—130. Wetter, Die Haftpflicht der Eisenb. im Güterverkehr. Wiesbaden 1883. Beschorner, Von der Ersatzpflicht der Eisenb., Arch. f. civil. Praxis, Bd. 41 S. 393 f. Syntenis, Bl. f. Rechtspfl. in Thüringen, Bd. 7 S. 129 f. Honigmann, Zur Interpret. des Art. 424 H.=G.=B., Zeitg. d. Ver. D. Eisenb.=Verw. 1864, Nr. 23. Ueber die Haftung der Eisenb. f. vertauschtes Reisegepäck. Busch, Arch. Bd. 8 S. 342 f. Schott in Endemann's Handb. des Handelsrechts, Bd. 3 § 352. Kubarth, Die Lieferfristen der Eisenbahn, 1876 und die internationalen Lieferfristen, 1880. Bering in Gruchot's Beitr., Bd. 21 S. 404—440. v. d. Leyen, Ueber den Begriff der Ablieferung, Zeitschr. f. d. ges. H.=R., Bd. 16 S. 86 f. Exner, Der Begriff der höheren Gewalt. Wien 1883. Hübler, Die Haftpflicht ex recepto. Leipzig 1884. Goldschmidt, Kritik v. Thöls Hand.=R. Bd. III (Zeitschr. f. d. ges. H.=R., Bd. 26 S. 606—613. Thöl, Handelsrechtl. Erörterungen, Eisenbahn=

Hillig, Das Frachtgeschäft der Eisenbahnen. Leipzig 1864.

W. Koch, Das Eisenbahn-Transportrecht. Erlangen 1866.

Wehrmann, Das Eisenbahn-Frachtgeschäft. Stuttgart 1880.

Eger, Das deutsche Frachtrecht mit besonderer Berücksichtigung des Eisenbahnfrachtrechts. 3 Bde. Berlin 1879, 1881, 1883.

Epstein, Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Betriebs-Reglement mit Erläuterungen. Brünn 1872.

Levin, Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands. Berlin 1872.

F. Waruschon-Jarociewicz, Das Eisenbahn-Transportgeschäft. Berlin 1874.

Scheele, Betriebs-Reglement f. d. Eisenbahnen Deutschlands. Berlin 1874.

Ruckdeschel, Kommentar zum Eisenbahn-Betriebs-Reglement. Weiden 1880. Und Reglement der Eisenbahnen in Holtzendorff's Rechtslexikon, Bd. 2.

Kühlwetter, Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands. II. Abschnitt. Köln 1880.

c. Die außervertragsmäßige Haftpflicht:[18])

Endemann, Erläuterungen zum Reichshaftpflichtgesetz. Berlin I. Aufl. 1871, II. Aufl. 1876, III. Aufl. 1885.

---

recht und anderes Frachtrecht. Göttingen 1882. Goldschmidt, Kritik und Antikritik. 23 angebliche Ungültigkeiten im Betr.-Regl. für die Eisenb. Deutschlands. Berlin 1883. (Zeitschr. f. d. ges. H.-R. Bd. 28 S. 441—456.) Drilling, Nochmals die angeblichen Ungültigkeiten des Betr.-Reglements f. d. Eisenb. Deutschl. Deutz 1885. Eger, Internat. Eisenbahn-Frachtrecht. Breslau 1877. Herrich, Internat. Eisenbahnrecht. Wien 1882.

[18]) Vgl. noch: Römer, Abhandl. in Goldschmidt's Zeitschr. f. d. ges. Handelsrecht Bd. 18 (N. F. Bd. 3) S. 1 ff. Zimmermann, Abhandl. in Siebenhaar's Arch. f. Wechsel- u. Handelsrecht, N. F., Bd. 2 S. 18, Bd. 3, S. 225 f. Martinius, Bemerkungen zum Reichshaftpflichtgesetz in Gruchot's Beiträgen ꝛc. Jahrg. 19, S. 650, 658—668. Wäntig, Ueber die Haftung für fremde, unerlaubte Handlungen, 1875, § 42 ff. E. L. Jäger, Ein Beitrag zur Frage der Versicherung der Arbeiter gegen Unglücksfälle im Beruf, 1872 und Nachtrag 1873. Achenbach, Abhandl. in der Zeitschr. f. Bergrecht, Jahrg. 9, S. 104 f., S. 410 f. Endemann, Abhandl. in Faucher's Vierteljahrsschr. f. Volkswirthsch. ꝛc., Bd. 36, S. 33—80. Lehmann, Körperverletz. und Tödtungen auf deutschen Eisenbahnen. Berlin 1871. M. M. v. Weber (Henry Andrews Simon), Haftpflicht der Eisenbahnen in England. Weimar 1868. Förster, Theorie u. Praxis d. Preußischen Privatrechts. 2. Aufl., Bd. I., S. 529 f. v. Rönne, Ergänz.-Bd. 2, S. 852 bis 854. Dernburg, Preuß. Privatrecht, Bd. II, S. 891 f., 2. Aufl. Goldschmidt, Abhandl. über das receptum nautarum in seiner Zeitschr. f. d. ges. Handelsrecht, Bd. 3, S. 93 f. Lehmann, Der Nothstand des Schädenprozesses.

Frantz, Die Haftpflicht der Eisenbahn 2c. -Unternehmer. Beuthen 1872.

Jacobi, Erläuterungen zum Haftpflichtgesetz. Berlin XI. Aufl. 1878.

Kah, Haftpflichtgesetz. Mannheim 1874.

Eger, Das Reichshaftpflichtgesetz. Breslau, 1. Auflage 1876, 2. Auflage 1879, 3. Auflage 1886.

Westerkamp in Endemann's Handbuch des Handelsrechts, Bd. 3 S. 626 ff. Leipzig 1884.

v. Weinrich, Die Haftpflicht wegen Körperverletzung 2c. Straßburg 1883.

Genzmer, Kommentar zum Haftpflichtgesetz. Berlin und Leipzig 1882.

IX. Die Rechtsverhältnisse der Eisenbahn-Beamten und Arbeiter:[19])

Witte, Die Rechts- und Dienstverhältnisse der Beamten und Arbeiter im Ressort der Preuß. Staats-Eisenbahn-Verwaltung. Elberfeld 1881.

Jacobi, Gesetz vom 11. März 1879, betreffend die Befähigung zum höheren Verwaltungs-Dienst. Berlin 1880.

Leipzig 1865. Gallus, Das Gesetz der Haftpflicht und die Assekuranz. Berlin 1871. Gallus, Zur Haftpflichtfrage der Bergwerksunternehmer und Fabrikanten, Brem. Hand.-Bl. 1873 Nr. 1159. Hecht, Ueber die Haftpfl., Zeitschr. f. bad. Verw. 1869 Nr. 18—20. Randa, Die Haftung 2c. Wien 1869. Jules de Marmol in der Zeitschrift f. Bergrecht, Jahrg. 1878, S. 364—379. Grothe, Haftpflicht u. Arbeiterversicherung. Berlin 1880. Steiner, Zur Haftpflichtfrage. Wien 1881. Blum, Die erste Frucht des deutschen Staatssocialismus. Leipzig 1881. Röll, Die Haftpflicht der Oesterr. Eisenbahnen. Wien 1880. Flesch, Haftpflicht, Unfallversicherung und Normalarbeitstag. 1883. v. Mühlenfels, Die Haftpflicht der Eisenb. u. die Unfallversicherung. Berlin, Reimer 1884. Vgl. noch über Unfallversicherung die S. 20 angeführten Schriften, und in Betreff der außervertragsmäßigen Haftpflicht für Sachbeschädigung die in der Anm. 12 S. 12 citirten Werke.

[19]) S. die oben Anm. 5 S. 8 angeführten Werke über Staats- und Verwaltungsrecht. Ferner: Albrecht, Verordnungen über die Rangverhältnisse, Diäten, Reise- und Umzugskosten. 2. Aufl. 1867. Bechstein, Handbuch der Preußischen Pensionsgesetzgebung. Leipzig 1859. Materne, Gesetz über die Pensionirung der Reichs- und Staatsbeamten. 1876. Rachel, Die Pensions-Institute der Eisenbahnen. Wien 1878. Kosub, Das Gesetz betr. die Fürsorge für die Wittwen und Waisen der unmittelbaren Staatsbeamten. Berlin 1882. Braun, Die Pensionirung der Staatsbeamten und die Fürsorge für die Wittwen und Waisen derselben. Saarbrücken 1885. Wiegand, Mathematische Grundlagen der Eisenbahn-Pensions-Kassen. Halle 1859. Behm, Die Mortalitäts-Invaliditäts- u. Morbilitäts-Verhältnisse des Eisenbahn-Beamten-Personals. 1877. Meißner, Handbuch für Verwaltungs-Beamten 1879 und Preußische Verwaltungskunde. Grünberg 1882. Illing, Handbuch für Preuß. Verwaltungs-Beamte. 3. Aufl. Berlin 1881.

Kletke, Die Disciplinargesetzgebung des Preuß. Staates. Berlin 1864.

Thilo, Die Preuß. Disciplinargesetzgebung. Berlin 1864.

Seydel, Das Disciplinargesetz für nichtrichterliche Beamte. Berlin 1883.

Reinecke, Die Einkommenverhältnisse der preußischen unmittelbaren Staatsbeamten. Berlin 1876 und 1878.

Herfurth, Das gesammte preuß. Etats-Kassen- und Rechnungswesen einschließlich der Rechtsverhältnisse der Staatsbeamten. Berlin 1881.

Gecius, Bestimmungen über Tagegelder, Reise- und Umzugskosten der Beamten der Preuß. Staats-Eisenbahnen. Nordhausen 1883.

Meißner, Das Pensionsrecht der Preuß. unmittelbaren Staatsbeamten und die Fürsorge für deren Wittwen und Waisen. Berlin 1883.

Marcinowski, Pensionirung der unmittelbaren Staatsbeamten. 2. Aufl. Berlin 1884.

von Wödtke, Kommentar zum Krankenversicherungsgesetz.[19a]) 2. Aufl. Berlin 1884.

Schmitz, Krankenkassen. Neuwied und Leipzig 1884.

Häpe, Das Krankenversicherungsrecht. Leipzig 1885.

Müller, Die Krankenversicherung der Arbeiter. Nördlingen 1885.

Grünewald und Haas, Komment. zum Unfall-Versicherungs-Gesetz. Berlin 1884.

v. Wödtke, Das Unfall-Versicherungs-Gesetz. 2. Aufl. Berlin 1885.

v. Rohr, Das Unfall-Versicherungs-Gesetz. 2. Aufl. Berlin 1886.

Eger, Die Unfall- und Kranken-Versicherungs-Gesetze. Breslau 1886.

Linckelmann, Die Unfall-Versicherung. Hannover 1886.

X. Das Verhältniß der Preußischen Eisenbahnen zu einzelnen Zweigen der Reichs-Verwaltung:[20])

[19a]) S. noch über Krankenversicherung: die Schriften von Zeller (1883), Stadelmann, Reger u. Schicker (1884), Balck (1885), Köhne (1886).

[20]) S. Anm. 5 und die im § 13 Anm. 16—20 aufgeführte staatsrechtliche Literatur.

a. Reichs-Postverwaltung:[21])

Fischer, Die deutsche Post- und Telegraphen-Gesetzgebung. 2. Aufl. Berlin 1876.

Dambach, Das Gesetz über das Postwesen des deutschen Reichs. 4. Aufl. Berlin 1881.

b. Reichs-Telegraphenverwaltung:[22])

Ludewig, Die Telegraphie in staats- und privatrechtlicher Beziehung. Leipzig 1872. Der Reichs-Telegraphist. Leipzig 1874. Handb. f. Post u. Telegraphie. Berlin 1879.

Rau-Wagner, Lehrbuch der Finanzwissenschaft. 7. Aufl. Regal, Finanzprinzip und Tarif der Telegraphie. (1878.)

Hoffmann, Die Entwickelung des Reichs-Telegraphenwesens seit 1875. Berlin 1881.

Schöttle, Der Telegraph in administrat. u. finanzieller Hinsicht. Stuttgart 1883.

Meili, Das Telegraphenrecht. Leipzig 2. Aufl. 1885. Das Telephonrecht. Leipzig 1884.

Dambach, Das Telegraphenstrafrecht. Berlin 1872.

Fischer, Die Telegraphie und das Völkerrecht. Leipzig 1876.

c. Reichs-Militairverwaltung:[23])

Riemer, Militairisches Eisenbahn-Reglement. 1863.

Basson, Die Eisenbahnen im Kriege. 1867.

---

[21]) Stephan, Geschichte der Preuß. Post. 1859. Gad, Die Haftpflicht der deutschen Postanstalten. Berlin 1863. v. Linde, Deutsches Postrecht, Zeitschrift für Civilrecht u. Proz. N. F. Bd. 16 S. 150—198, 295—384. Kompe, Zur Lehre vom Postfrachtgeschäft (Zeitschr. f. D. R. Bd. 18 S. 301 und Zeitschr. f. d. ges. H.-R. Bd. 9, 7 und Bd. 11 S. 7 ff.). Schliemann, Ueber die rechtliche Natur des Postbeförderungsvertrages. Marburg 1861. Wolff, Die Haftpflicht der deutschen Postanstalten (Behrend Zeitschr. Bd. 4 S. 130—150). Busch, Die deutschen Postgesetze ꝛc. Leipzig 1870 und in Busch's Arch., Bd. 20 S. 364—392. Obst, Reglement und Verordnung betr. die Post- und Telegraphen-Verwaltung. Berlin 1871, 1872.

[22]) S. noch Gloßner, Die Eisenbahn-Telegraphie. Wien 1878. Kohlfürst, Die Ausübung des Telegraphendienstes bei Eisenbahnen. Prag 1878. Reyscher in der Zeitschr. f. D. R. XIX Nr. 8 und 13. Busch im civil. Arch. XLV Nr. 1. Mittermaier, ebendaselbst XLVI Nr. 1. Lewis in v. Holtzendorff's Rechtslexikon S. 861. v. Kirchenheim, ebenda S. 863—867 und in Holtzendorff's und Brentanos Jahrb. N. F. III S. 688—690. Stephan in Rotteck und Welcker's Rechtslexikon Bd. 14. Fischer in v. Holtzendorff's Jahrb. I 423, II 231. Rösler, Verw.-R. § 440, 441. Klüber, Oeffentl. Recht d. deutsch. Bundes, §§ 433 ff. Laband, Staatsr. II § 71. Zetzsche, Abr. d. Gesch. der Telegraphie. Berlin 1874. Knies, Der Telegraph als Verkehrsmittel S. 75—111.

[23]) Fröhlich, Die Verwaltung des deutschen Heeres. Seydel, Das Kriegswesen des Deutschen Reichs in Hirth's Annal. 1874 S. 1050 ff.

Hoffmann-Merian, Die Eisenbahnen zum Truppentransport und für den Krieg. 1868.

Siegfried, Das Reichsgesetz über die Naturalleistungen vom 13. Februar 1875. Berlin 1875.

Thiel, Das Reichsgesetz über die Kriegsleistungen vom 13. Juni 1873. Rostock 1877.

v. Weber, Administrativsystem und Kriegsleistung der Eisenbahnen. Zeitg. d. Ver. D. Eisenb.-Verw. 1877 S. 1061, 1189, 1212.

v. Lindheim, Die Eisenbahnen und der Krieg. Wien 1878.

d. Reichs-Zollverwaltung:

Hirth, Das Zollgesetz des Deutschen Zollvereins. 1869.

v. Aufseß, Die Zölle und Steuern des Deutschen Reichs. 1880.

Troje, Das Vereinszollgesetz. Harburg 1881.

Troje, Anleitung zum Studium der Zoll- und Steuergesetze. Harburg 1885.

Röhr, Strafgesetzgebung und Strafverfahren in Bezug auf Zuwiderhandlungen gegen die Zoll- rc. Gesetze. 2. Aufl. Breslau 1885.

Löbe, Das deutsche Zollstrafrecht. Berlin 1881.

Weinheimer, Die Strafgesetze in Zoll- und Steuersachen. Ulm 1884.

XI. Die Steuerpflicht der Preußischen Eisenbahnen:[24])

Grotefend, Die Grundsätze des Kommunal-Steuerwesens in den östlichen und westlichen Provinzen des Preuß. Staats. 1874.

Friedrichs, Die Kreisabgaben im Geltungsbereiche der Kreisordnung vom 13. Dezember 1873. Berlin 1882.

XII. Die Veränderung und Auflösung der Eisenbahn-Unternehmungen:

---

[24]) S. noch: Die Kommentare zur Kreisordnung vom 13. Dezbr. 1873 von Wachler (Breslau 1875), Hahn (Berlin 1873) und Stolp (Breslau 1874). Ferner Brauchitsch, Die neuen Preuß. Verwaltungsgesetze, neu bearbeitet von Studt und Braunbehrens. 3 Bde. Berlin 1884, 1885. v. Stengel, Die Organisation der Preuß. Verwaltung nach den Neuen Reformgesetzen. Leipzig 1884. Pfafferoth, Die gesammten Organisationsgesetze. Berlin und Leipzig 1884. Drolshagen, Die Preuß. Allgem. Landes-, Provinz.- und Kreisverwaltung rc. Sigmaringen 1884.

Grünhut, Die staatliche Sequestration einer Eisenbahn-Unternehmung. Jur.-Bl. 1872 Nr. 34.

Meili, Das Pfand- und Konkursrecht der Eisenbahnen. Leipzig 1879.

§ 6. Die Quellen des Preußischen Eisenbahnrechts.

Das Preußische Eisenbahnrecht hat seine Quellen:

1. in positiven Gesetzen und deren Ausführungs-Bestimmungen: Gesetzliches Eisenbahnrecht;
2. in Rechtsgewohnheiten: Eisenbahn-Gewohnheitsrecht;
3. in der Wissenschaft des Eisenbahnrechts: Wissenschaftliches Eisenbahnrecht.

1. Das gesetzliche Eisenbahnrecht bildet sich theils aus den Reichs-, theils aus den Landes-Gesetzen.

Von den Reichsgesetzen kommen vornehmlich in Betracht die Bestimmungen der Reichsverfassung,[1]) des deutschen Handelsgesetzbuchs,[2]) des Reichsstrafgesetzbuchs,[3]) sowie alle diejenigen das Eisenbahnwesen berührenden Reichsgesetze und Verordnungen, welche in Ausführung der Reichsverfassung ergangen sind.[4])

---

[1]) Insbesondere Art. 4, 41—47, 48—52.

[2]) Und zwar der gesammte Inhalt desselben, da Staats- und Privatbahnen als Frachtführer Kaufleute sind (s. Eger, Frachtrecht, I, S. 3 ff.).

[3]) Siehe §§ 305, 315—320, 331—359 R.-Str.-G.-B.

[4]) Vornehmlich: Die Reichsgesetze vom 11. Juni 1870 und 18. Juli 1884, betr. die Kommanditgesellschaften auf Aktien und die Aktiengesellschaften, das Reichsgesetz über die Errichtung eines Reichs-Eisenbahnamts v. 27. Juni 1873, R.-G.-Bl. 1873 S. 164, das Eisenbahn-Betriebs-Reglement vom 11. Mai 1874, R.-G.-Bl. 1874 S. 179 ff. nebst zahlreichen Nachträgen und Abänderungen (siehe Eger, D. Frachtr., III S. 138—150), das Bahn-Polizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 4. Januar 1875, R.-K.-Bl. 1875 S. 57 f., nebst den Abänderungen v. 12. Juni 1878, R.-K.-Bl. 1878, S. 355 f., die Bestimmungen über die Befähigung von Bahnpolizei-Beamten und Lokomotivführern vom 12. Juni 1878, R.-C.-Bl. 1878, S. 364 ff., die Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878, die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 4. Januar 1875, R.-C.-Bl. 1875, S. 73 ff., nebst den Abänderungen vom 12. Juni 1878, R.-C.-Bl. 1878, S. 363 ff., das Eisenbahn-Postgesetz vom 20. Dezember 1875, R.-G.-Bl. S. 347 nebst den Vollzugsbestimmungen vom 9. Februar 1876, 9. Mai 1878 und 24. Dezember 1881 (R.-C.-Bl. 1876, S. 87, 1878 S. 261 und 1882 S. 4) das Reichsgesetz über die Kriegsleistungen vom 13. Juni 1873 (R.-G.-Bl. 1873, S. 129) und über die Naturleistungen f. d. bewaffnete Macht im Frieden vom 13. Februar 1875 (R.-G.-Bl. 1875, S. 52), das Vereinszollgesetz vom 1. Juli 1869 (B.-G.-Bl. 1869, S. 317), das Reichshaftpflichtgesetz v. 7. Juni 1871 (R.-G.-Bl. 1871, S. 207), das Reichsstempelgesetz vom 1. Juli 1881 (R.-G.-Bl. S. 185.) Das R.-Ges. betr. die Beseitigung v. Ansteckungsstoffen ꝛc. v. 25. Febr. 1876 (R.-G.-Bl. S. 163), Statistik des Waarenverkehrs v. 20. Juli 1879 (R.-G.-Bl. S. 261), Krankenversicherung v. 15. Juni 1883 (R.-G.-Bl. S. 73—104), Unfallversicherung v. 6. Juli 1884 u. 28. Mai 1885 (R.-G.-Bl. S. 69—111 bezw. 159—161).

Landesgesetzliches Recht für die Eisenbahnen ist je nach dem Rechtsgebiete, welchem sie angehören, das Preußische Allgemeine Landrecht, das Rheinische Civilrecht oder das gemeine Recht (römische Recht) in ihrer gegenwärtigen Gestalt, ferner das für das gesammte Staatsgebiet geltende Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 (G.-S. S. 505)[5]) nebst allen dasselbe ergänzenden und abändernden Landesgesetzen.[6])

2. Das Eisenbahn-Gewohnheitsrecht hat sich, wie das Gewohnheitsrecht in allen anderen Rechtsgebieten, durch Gebräuche entwickelt. Kann aus der dauernden Uebung von Gebräuchen im Eisenbahnwesen, wenn sie sich als eine Uebung von Rechtssätzen charakterisirt, das Vorhandensein einer gemeinsamen Rechtsüberzeugung gefolgert werden, so nehmen diese Eisenbahngebräuche die Natur eisenbahnrechtlicher Normen an. Das Eisenbahn-Gewohnheitsrecht folgt in Hinsicht auf seine Entstehung, Erkennbarkeit, Feststellung und Anwendung lediglich den allgemeinen, für das Gewohnheitsrecht überhaupt geltenden Normen.[7])

3. Dasselbe gilt vom wissenschaftlichen Eisenbahnrechte. Nicht allein Gesetz und Gebrauch, sondern auch die Wissenschaft (so-

---

[5]) Durch Verordnung vom 19. August 1867 (G.-S. S. 1426) mit Ausschluß der §§ 11—13, 15—19, 38—41 und des § 44 auch in den durch die Gesetze vom 20. September 1866 (G.-S. S. 555) und 24. Dezember 1866 (G.-S. S. 875, 876) mit Preußen vereinigten Gebieten — Hannover, Hessen, Nassau, Frankfurt a/M., Schleswig-Holstein und einigen vormals Bayerischen und Großherzoglich Hessischen Gebietstheilen — eingeführt.

Vergl. das Gesetz, betreffend die Anlage von Eisenbahnen in den Hohenzollernschen Landen, v. 1. Mai 1865 (G.-S. S. 317) und das auf Grund des Accessionsvertrages vom 18. Juli 1867 (G.-S. 1868 S. 1), durch welchen Preußen die innere Verwaltung der Fürstenthümer Waldeck und Pyrmont übernommen hat, erlassene Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen in den Fürstenthümern Waldeck und Pyrmont vom 11. März 1870 (Fürstl. Waldeckisches Regierungsblatt S. 29). An Stelle des Accessionsvertrages vom 18. Juli 1867 ist der neue Vertrag vom 24. November 1877 (G.-S. 1878, S. 18) getreten.

[6]) Die ergänzenden Gesetze und Verordnungen ꝛc. sind bei den einzelnen Abschnitten und Materien berührt und erörtert. Eine — wenngleich nicht vollständige — Zusammenstellung der wichtigeren, das Eisenbahnwesen betr. Gesetze ꝛc. findet sich in dem Handbuche für Staatseisenbahnbeamte, v. Bröse und Isenbeck, 3. Aufl., Hannover 1882 und bei Schrötter, Preuß. Eisenbahnrecht, Berlin 1883.

[7]) Vgl.: Förster-Eccius, Preuß. Priv.-Recht. Bd. 1, § 16.
Dernburg, Lehrb. d. Preuß. Priv.-Rechts. 3. Aufl. Bd. 1, § 21, S. 40 f.
Goldschmidt, Handbuch des H.-R. Bd. 1, Abth. 1, §§ 35, 36.
Laband, Zeitschr. für H.-R. Bd. 17 S. 467 f., 507 f. Thöl, H.-R. § 7.
Endemann, Das deutsche Handelsrecht. 3. Aufl. § 6. v. Hahn, H.-G.B. Art. 1 § 12.
Behrend, Lehrbuch des Handelsrechts. Bd. 1. § 18.
Gareis, Das deutsche Handelsrecht. § 7. Vangerow, Pand. § 14 f.
Windscheid, § 14 f.

wohl die Theorie, wie die Praxis der Gerichte) ist eine wichtige Quelle des Eisenbahnrechts. Die Eisenbahn-Rechtswissenschaft hat neben der Aufgabe, das vorhandene Eisenbahnrecht zu erkennen und zu erläutern, noch den weiteren Beruf, dasselbe zu erweitern, theils dadurch, daß sie die Prinzipien dieses Rechts ergründet und auf andere, rechtsähnliche Verhältnisse (Thatbestände) zur Anwendung bringt, theils dadurch, daß sie mittelst Schlußfolgerungen die bestehenden Rechtssätze ergänzt und vervollkommnet. Es liegt der Wissenschaft aber noch ferner ob, wenn das vorhandene Recht auf diesem Wege für die gerade im Eisenbahnwesen mit überraschender Schnelligkeit stets neu sich bildenden Verhältnisse nicht ausreicht, aus der Erkenntniß der den Eisenbahnverkehr beherrschenden Rechts- und Lebensanschauungen und aus der Natur der Sache heraus selbstständig neue Rechtssätze zu finden und aufzustellen.[8])

---

[8]) Goldschmidt, a. a. O., Seite 217, 218. Thöl, § 16. Endemann, § 6 III. Behrend, a. a. O., § 19.

Abschnitt II.

Das Verhältniß der Preußischen Eisenbahnen zum Preußischen Staate und zum Deutschen Reiche.

§ 7. Der Begriff des Eisenbahnhoheitsrechts.

Das Eisenbahnhoheitsrecht ist der Inbegriff der Herrschaftsrechte der Staatsgewalt über die Eisenbahnen.[1])

Diese Herrschaftsrechte sind früher vielfach lediglich als Regalien betrachtet worden, indem angenommen wurde, daß der Eisenbahnbetrieb ein Privatgewerbe sei, welches der Staat sich als Finanzquelle vorbehalte und demgemäß dritten nur gegen entsprechende Abgaben und Vortheile zur Ausübung überlasse oder, insoweit der Staat selbst Eisenbahnen betreibe, zur Vermehrung der Staatseinkünfte ausübe.[2])

In neuerer Zeit hat sich jedoch immer mehr der Gedanke Bahn gebrochen, daß die Eisenbahnen den Charakter öffentlicher Straßen und Verkehrs-Anstalten haben. In Betreff der öffentlichen Straßen war aber allmählig die Auffassung herrschend geworden, daß der Staat sie nicht als Finanzquelle (Regal) zu benutzen, sondern nur das Wegehoheitsrecht, d. h. das Recht der Gesetzgebung und Aufsicht über dieselben, zum Zwecke der Förderung des öffentlichen Verkehrs, auszuüben und daher, soweit der Staat selbst Eigenthümer der Straßen

---

[1]) Laband, Staatsrecht des Deutschen Reichs, I. S. 197, II. S. 359.

[2]) Maurenbrecher, Staatsrecht, §§ 215, 216. Deutsch. Privat-Recht § 298. Haubold, Deutsch. Privat-Recht, § 264. Hillebrand, D. Privat-Recht, § 86 Note 6. Reyscher, Zeitschrift f. D. Recht, Bd. XIII. S. 285 ff. Eichhorn, Deutsch. Privat-Recht, § 272. Phillips, D. Privat-Recht, II. § 91. Bluntschli, Staatsrecht, S. 603. W. Koch, Deutschlands Eisenbahnen, Th. 1, Einl., § 2 S. 3. Franklin in Holtzendorff's Rechtslexikon S. 318, 319 und die dort cit. Literatur. Wagner, Finanzwissenschaft. 3. Aufl. 1883 S. 480 f., 640 f.

sei, aus deren Benutzung nur die Ausgaben[2a]) zu decken, nicht Einkünfte zu ziehen habe.

Damit gelangte zugleich — im Prinzipe wenigstens — die Annahme zur Geltung, daß die Herrschaftsrechte des Staats über die Eisenbahnen als öffentliche Straßen und Verkehrs-Anstalten nicht regaler Natur seien, sondern lediglich ein Ausfluß des staatlichen Wegehoheitsrechts. Das Eisenbahnhoheitsrecht ist nur ein spezieller, durch die Besonderheit und Bedeutung der Eisenbahnen, ihres Baus und Betriebs eigenthümlich gestalteter Zweig des allgemeinen staatlichen Wegehoheitsrechts.[3])

Wenngleich aber dieser Grundsatz in der Theorie der herrschende wurde, so erlaubten doch die Finanzen der meisten Staaten seine praktische Durchführung nicht. Mehr oder weniger bilden die Eisenbahnen noch in der Gegenwart eine wichtige Quelle der Staatseinkünfte. Die reinen Herrschaftsrechte des Staats — die Eisenbahnhoheitsrechte — sind im positiven Staatsrechte vielfach noch mit regalen oder privatgewerblichen Rechten verknüpft.[4])

Auch in Preußen ist jener staatsrechtliche Grundsatz bisher noch nicht zur vollen Anerkennung und Durchführung gelangt. Das Preuß. Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 (G.-S. 1838, S. 505—516) stand zwar auf dieser Basis. Denn im § 8 Nr. 5 l. c. wird die Eisenbahn als eine öffentliche Straße bezeichnet, welche zur allgemeinen Benutzung dienen soll. Im § 40 wird vorgeschrieben, daß nach vollendeter Amortisation dem Unternehmen eine solche Einrichtung gegeben werden soll, daß der Ertrag des Bahngeldes die Kosten der Unterhaltung der Bahn und der Verwaltung nicht übersteige. Dem widersprach auch nicht, daß im § 36 der Staat den Bahnen eine Reihe unentgeltlicher Leistungen zu Gunsten des staatlichen Postbetriebs und im § 38 eine Abgabe auferlegte.[5]) Denn beide Auflagen waren,

---

[2a]) Einschl. Verzinsung u. Amortisation d. Anlagekosten: Wagner, a. a. O. S. 649.

[3]) Zachariä in der Zeitschrift f. D. Recht, 1852, Bd. 13 S. 319 f., und Staats- und Bundes-Recht, 2. Aufl. Bd. 2 S. 387. Wagner, a. a. O. S. 481 f. Beseler, Syst. d. D. Privat-Recht, Bd. II. § 92 f.
Gerber, D. Privat-Recht, § 62 (s. Note 5 gegen Maurenbrecher) u. § 67.
Mittermaier, Deutsch. Privat-Recht, 5. Aufl. § 202.
Walter, System d. D. Privat-Rechts, §§ 156, 160. Erk. des Pr. Ob.-Trib. vom 19./6. 74, Entsch. Bd. 72. Stobbe, Handb. II § 83. Roth, III § 240. Zöpfl, Art. Hoheitsrechte in Weiske's Rechtslexikon V S. 321 f. u. Franklin, a. a. O. S. 320, 321.
W. Koch, a. a. O. Th. 2 Titel 5 § 134 S. 482 ff., 487 Anm. 9 S. 273 (s. S. 278) hat seine frühere Ansicht aufgegeben.

[4]) W. Koch a. a. O. Th. 2 Titel 5 § 134 S. 485 Note 5.

[5]) Preuß. Gesetz vom 30. Mai 1853, betr. die von den Eisenbahnen zu entrichtenden Abgaben. G.-S. 1853 S. 449 u. v. 16. März 1867 (G.-S. 1867 S. 465). Vgl. hierzu Wagner, a. a. O. S. 700, 701.

wie die Entstehungsgeschichte des Gesetzes und die §§ 38 und 39 ergeben, lediglich dazu bestimmt, den Staat für die ihm durch die Eisenbahnen an Post-Intraden entzogenen Einnahmen zu entschädigen und das Anlage-Kapital der Eisenbahnen zur Herbeiführung des im § 40 bezeichneten Zweckes zu amortisiren. Aber dieser Grundsatz wurde später verlassen. Durch das Gesetz vom 21. Mai 1859 (G.-S. 1859 S. 243) wurde die Eisenbahnabgabe ihrem ursprünglichen Zwecke entzogen und den Staatseinkünften zugeführt. Und die Auflage unentgeltlicher Leistungen der Eisenbahnen zu Gunsten der Post wurde auch dann nicht beseitigt, als es sich herausstellte, daß der Post durch die Eisenbahnen nicht nur keine Einnahmeverluste, sondern namhafte Mehreinnahmen erwuchsen. Als ferner der Staat eigene Bahnen in Betrieb nahm, beschränkte er sich nicht darauf, das Eisenbahnhoheitsrecht auszuüben und denselben eine solche Einrichtung zu geben, daß die Einnahmen die Ausgaben deckten, sondern führte die Ueberschüsse den Staatseinkünften zu.

Ebenso ist im Deutschen Reiche jener Grundsatz nicht durchgeführt. Neben den reinen Herrschaftsrechten der Aufsicht und Gesetzgebung betreibt das Reich eigene Eisenbahnen in gleicher Weise, wie die Einzelstaaten ihre Staatsbahnen, d. h. unter Zuführung der Ueberschüsse zu den Reichseinkünften.[6]) Und ferner hat die Reichs-Verfassung und Gesetzgebung den deutschen Eisenbahnen unentgeltliche Leistungen zu Gunsten der Reichs-Post-, Telegraphen-, Militair- und Zollverwaltung auferlegt, welche eine Vermehrung der Reichseinnahmen durch den Betrieb der Eisenbahnen herbeiführen.[7])

Das Eisenbahnhoheitsrecht ist hiernach noch gegenwärtig weder in Preußen noch im Deutschen Reiche lediglich auf die Ausübung der reinen Herrschaftsrechte beschränkt, sondern in gebührender Berücksichtigung der Finanzlage[7a]) mit gewissen regalen bezw. privatgewerbl. Rechten verbunden.

---

[6]) Laband, Staatsrecht des Deutschen Reichs, Bd. 3 Abth. 2 § 108 S. 203.

[7]) S. Abschnitt X.

(Eisenbahn-Postgesetz vom 20. Dezember 1875 (R.-G.-Bl. 1875 S. 318) und Vollzugsbestimmungen vom 9. Februar 1876 und 9. Mai 1878.

Beschluß des Bundesraths vom 21. Dezember 1868, betr. die Verpflichtungen der Eisenbahnen gegenüber der Telegraphen-Verwaltung (s. Allg. Dienstanweisung f. Post und Telegraphie, Berlin 1876 II. S. 32, und Laband Bd. 2 S. 323). — Reglement des Reichskanzlers vom 7. März 1876, R.-G.-Bl. 1876 S. 155 ff.

Reichsverfassung vom 16. April 1871 Art. 47 — Reichsgesetz vom 13. Juni 1873 über die Kriegsleistungen §§ 28, 30, 31, 34 — Reichsgesetz vom 13. Februar 1875 über die Naturalleistungen für die bewaffnete Macht im Frieden §§ 15, 16. Instruktion vom 2. September 1875 zur Ausführung des Gesetzes vom 13. Februar 1875, — V. vom 1. April 1876, betr. die Ausführung des Gesetzes vom 13. Juni 1873.

Vereinszollgesetz vom 1. Juli 1869 § 59.

[7a]) Wagner, a. a. O. S. 659, 660.

Indeß ist wiederholt — insbesondere bei der Motivirung der Preußischen Verstaatlichungsgesetze[8]) — Seitens der gesetzgebenden Faktoren der Absicht Ausdruck gegeben worden, die Eisenbahnen ihrem eigentlichen und ausschließlichen Zwecke, nur als öffentliche Straßen und Verkehrsanstalten zu dienen, allmählig zuzuführen, sie zu diesem Behufe dem Privatgewerbe zu entziehen und sich staatlicherseits auf die Ausübung des reinen Eisenbahnhoheitsrechts zu beschränken.

§ 8. Der Umfang des Eisenbahnhoheitsrechts.

Das Eisenbahnhoheitsrecht ist nach der im § 7 gegebenen Definition der Inbegriff der Herrschaftsrechte der Staatsgewalt über die Eisenbahnen. Die Zahl und der Umfang dieser Rechte hat sich im positiven Staatsrechte der einzelnen Länder je nach der Auffassung über das Wesen der Eisenbahnen zwar sehr verschiedenartig gestaltet. Nothwendig gehören aber zum Eisenbahnhoheitsrechte nur diejenigen Herrschaftsrechte, welche der Staat besitzen muß, um in Betreff der Eisenbahnen als öffentlicher Straßen und Verkehrsanstalten die Staatszwecke zur Erfüllung zu bringen.

Von diesem Gesichtspunkte aus gehören zum Eisenbahnhoheitsrechte des Staats:

1. Das Recht zur Konzessionirung der Eisenbahnen.

Denn die Eisenbahnen sind zwar öffentliche Straßen und Verkehrsanstalten, aber derartig, daß der Transportbetrieb nur einem einzigen Unternehmer zustehen kann.[1]) Bei der außerordentlichen Bedeutung des Eisenbahntransports für das gesammte Verkehrsleben[1a]) darf der Staat ein so gewichtiges, monopolartiges Recht Unternehmern

---

[8]) Motive zu d. Entw. eines Ges. betr. d. Erwerb mehrerer Privateisenbahnen f. d. Staat, Drucks. Nr. 5, Haus d. Abgeord., 14. Legislat.-Per. I. Sess. 1879—80, S. 42, 52, 74, 75. Vgl. auch Wagner, a. a. O. S. 660.

[1]) Die Versuche, dieses Verkehrsmonopol durch die Zulassung mehrerer Frachtführer auf derselben Bahnstrecke und die Eröffnung freier Konkurrenz (§ 27 Preuß. Eisenb.-Ges. vom 3. November 1838) zu beseitigen, sind überall gescheitert. Der deutsche Entwurf eines Reichs-Eisenb.-Gesetzes will zwar durch die §§ 15 und 59 den sog. Fahrverkehr (Einstellung von Privatwagen) einführen. In England bemüht man sich dagegen, denselben wieder abzuschaffen, weil er für den Verkehr äußerst lästig ist. Der Fahrverkehr widerspricht der auf möglichste Centralisation gerichteten Natur des Eisenbahnbetriebes. Vgl. Reitzenstein, Verwaltungseinricht. u. Tarifwesen auf den Eisenbahnen Englands, S. 115—118. Wehrmann, Reisestudien über englische Eisenbahnen, 1877 S. 13. Cohn, Englische Eisenbahnpolitik, I. S. 45, 77, 116; II. S. 89, 112. Fick in Goldschmidt's Zeitschrift für H.-R., Bd. 19 Anl. H. S. 68. Protokolle des D. H.-G.-B. S. 827, 1230. Michaelis in Faucher's volkswirthschaftliche Vierteljahrsschrift. 1863. II. S. 6, 16 ff. Wagner, a. a. O. S. 775. Sax, Verkehrsm. II S. 122. Scheffler, Statist. Beitr. S. 17. Cohn, Volkswirthsch. Auff. 1883. S. 85 f.

[1a]) Sax, Bd. 2 S. 1—81.

nur unter Bedingungen und Vorbehalten überlassen, welche eine Ausbeutung desselben zum Nachtheile des öffentlichen Wohles verhindern. Dazu tritt, daß für die Ausführung von Eisenbahn-Unternehmungen das National-Kapital in einem Maaße in Anspruch genommen wird, welches dem Staate die Fürsorge für eine plan- und zweckmäßige Verwendung zur unerläßlichen Pflicht macht. Aus diesen Gründen muß der Staat das Recht zur Konzessionirung, d. h. zur Genehmigung des Baus und Betriebs aller Eisenbahnen für sich nothwendig in Anspruch nehmen.[2])

2. Das Recht der Aufsicht über Bau, Betrieb und Verwaltung der Eisenbahnen:[3])

a. Der Bau von Eisenbahnen ist nicht möglich, ohne den Unternehmer bei der Inanspruchnahme des erforderlichen Terrains mit der Befugniß auszustatten, das Privateigenthum zu entziehen und zu beschränken. Damit dies nicht über das erforderliche Maaß hinaus geschehe und dem Beschädigten vollständige Entschädigung zu Theil werde, muß die Staatsgewalt sich die Verleihung des Enteignungsrechts zu Eisenbahnbauten sowie dessen gesetzliche Regelung vorbehalten. Um ferner die Nachtheile und Störungen, welche der Natur der Sache nach für öffentliche und private Interessen mit dem Bahnbau verbunden sind, möglichst zu beschränken, ist dem Staate das Recht zuzugestehen, die rechtzeitige plan- und anschlagsmäßige Vollendung des Baues durch Feststellung der Projekte und Anschläge, der Baufristen und des Anlagekapitals zu überwachen.

b. Ebenso erfordert der Betrieb der Eisenbahnen sowohl in Beziehung auf die Sicherheit, wie auf die wirthschaftliche Regelung des Transportverkehrs die Mitwirkung und Fürsorge des Staates.

Was die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes anlangt, so muß der Staat sich in Rücksicht auf die außerordentlich gefährliche Natur desselben im öffentlichen Interesse die Befugniß vindiziren, durch

---

[2]) S. die S. 29 Anm. 8 cit. Gesetzesmotive S. 53, 54. W. Koch, Deutschlands Eisenbahnen, Th. 1 § 2 S. 3 Note 3; Th. 2 § 134 S. 485 ff. Knies, Die Eisenbahnen und ihre Wirkungen. Braunschweig 1853 S. 47 ff. Haberer, Oesterr. Eisenbahn-Recht, S. 3, 4, 8, 11, 13, 14 f. Erlaß des preuß. Ministeriums für Handel rc. vom 6. September 1871; II. 14616. Micke, Organisation, S. 401 ff.

[3]) Bezüglich der im Eigenthum und Betriebe des Staates stehenden Eisenbahnen — der Staatseisenbahnen und unter Staatsverwaltung befindlichen Privateisenbahnen — steht dem Staate nicht nur das Recht der Aufsicht über die Verwaltung, sondern auch das Recht der Verwaltung zu. Letzteres ist aber nicht ein Ausfluß des Eisenbahnhoheitsrechtes, sondern des Eigenthumsrechtes bezw. vertragsmäßigen Betriebs- und Verfügungsrechtes des Staates, beruht also auf dem nämlichen privatrechtlichen Titel, welchen die Privateisenbahngesellschaften zur selbstständigen Verwaltung ihrer Eisenbahnen besitzen.

Maaßregeln und Vorschriften darüber zu wachen, daß alle diejenigen Bedingungen, von welchen die Sicherheit des Betriebes abhängig ist, Seitens der Eisenbahnunternehmer erfüllt werden. Daraus folgen mit Nothwendigkeit die Rechte des Staates, die Projekte der Betriebsanlagen und der Betriebsmittel seiner Prüfung und Genehmigung zu unterziehen, besondere strafgesetzliche Bestimmungen in Betreff der Gefährdung der Eisenbahn-Anlagen und Transporte zu erlassen, die bahnpolizeilichen Vorschriften und die Qualifikation der Bahnpolizei- und Betriebsbeamten zu regeln, den Betriebsdienst und die Unterhaltung der Bahn- und Betriebsmittel sowie ihre Erneuerung zu überwachen.

Von der wirthschaftlichen Regelung des Transportverkehrs der Eisenbahnen sind bei dem eminenten Einflusse derselben auf die gesammte Verkehrsentwickelung, auf die Produktion und Industrie des Landes, auf die wirthschaftliche und soziale Lage des Einzelnen, wie ganzer Bevölkerungstheile, die wichtigsten öffentlichen Interessen abhängig. Es liegt daher auf der Hand, daß der Staat alle diejenigen Befugnisse an sich heranzuziehen berechtigt ist, welche ihm die Möglichkeit sichern, die Eisenbahnen ihrer Bestimmung als öffentliche Verkehrsstraßen und Anstalten zum allgemeinen Wohle dienstbar zu machen und zu erhalten. Der Transportpreis der Eisenbahnen bildet einen wesentlichen Theil der Herstellungskosten der meisten Waaren, so daß für die Entwickelung sehr vieler Produktions- und Industriezweige fast ausschließlich die Höhe der Transportpreise der Eisenbahnen — der Tarife — maßgebend ist.[4]) Der Staat muß daher, damit das faktische Transportmonopol der Eisenbahnen nicht in eine monopolartige Ausbeutung des auf dieselben angewiesenen Verkehrs ausarte, zunächst das Recht für sich fordern, bei der Feststellung der Transportpreise seinen Einfluß auf die Eisenbahnen geltend zu machen, insbesondere die Höhe der Eisenbahntarife in angemessener Weise begrenzen und jede willkürliche Erhöhung derselben verhindern und ablehnen zu können. Er muß aus gleichem Grunde die Befugniß haben, zu überwachen, daß die Benutzung der Eisenbahnen den Interessenten nicht unter unverhältnißmäßig lästigen und erschwerten Bedingungen zugänglich gemacht, sowie, daß sie sämmtlichen Interessenten unter gleichen Bedingungen — Rechten und Pflichten — gestattet und jede Bevorzugung des einen vor dem anderen vermieden werde. Dies

---

[4]) S. die S. 29 Anm. 8 cit. Gesetzes-Motive S. 58, 59. Sax, Verkehrsmittel II S. 37 f., 51, 53, 56 f. Cohn, Engl. Eisenb.-Politik Bd. II S. 318 f. Wagner, Finanz. Wissensch. 3. Aufl. S. 687 f.

bedingt die Befugniß des Staates, nicht nur durch besondere gesetzliche Bestimmungen über den Abschluß und die Erfüllung der Eisenbahntransportverträge, sondern auch durch reglementarische Vorschriften die Transportbedingungen der Eisenbahnen den Interessenten gegenüber zu regeln, gleichmäßig und einheitlich zu gestalten. Es entspringt aber auch daraus das weitere Recht des Staates, eine solche Veröffentlichung der Transportpreise und Bedingungen zu fordern, welche jedem Interessenten ihre Kenntniß und Kontrole sichert.

c. Auch die Verwaltung der Eisenbahnen bedarf der staatlichen Mitwirkung. Von der ordnungsgemäßen, zuverlässigen Verwaltung dieser wichtigen Verkehrsanstalten ist ihr regelmäßiges, stetiges und den Verkehrsinteressen entsprechendes Funktioniren in hohem Grade abhängig. Der Staat muß daher diejenigen Befugnisse für sich in Anspruch nehmen, welche ihn in den Stand setzen, den erforderlichen Einfluß auf die Verwaltung der Eisenbahnen auszuüben. Dazu gehört das Recht, die Zusammensetzung und Kompetenz der Verwaltungsorgane zu regeln, ihre Qualifikation und Thätigkeit zu überwachen, insbesondere jede Ueberschreitung der Konzessionsbedingungen sowie der gesetzlichen und reglementarischen Vorschriften zu verhindern bezw. zu ahnden. Von besonderer Wichtigkeit für die öffentlichen Interessen ist die ordnungsmäßige Verwaltung der Finanzen des Unternehmens, die solide Fundirung, die richtige und zuverlässige Verwendung des Anlage- und Betriebs-Kapitals, der Reserve- und Erneuerungsfonds und der Einnahmen, sowie die zweckmäßige Bemessung der Ausgaben. Daraus folgt das Recht des Staates, die gesammte finanzielle Gebahrung der Eisenbahnen zu kontroliren, ihre Buchführung und Bilanzen zu prüfen, ihre bezüglichen Beschlüsse zu genehmigen. Auch den Verhältnissen der beim Eisenbahnbau und Betriebe thätigen Beamten und Arbeiter muß der Staat in Rücksicht auf ihre große Zahl und die Gefährlichkeit ihres Berufs seine besondere Fürsorge widmen und daher diejenigen Befugnisse sich vindiziren, welche geeignet sind, die Eisenbahnen vornehmlich zu einer angemessenen Versorgung kranker und invalider Bediensteten und ihrer Hinterbliebenen durch Errichtung und Dotirung von Pensions- und Krankenkassen ꝛc. anzuhalten.

3. Das Recht der besonderen Inanspruchnahme der Eisenbahnen für einzelne Zweige der Staatsverwaltung.

Es giebt Zweige der Staatsverwaltung, welche ihrer Natur nach auf besondere Leistungen der Eisenbahnen angewiesen sind und ohne dieselben ihren Zweck nicht vollständig und dem öffentlichen Interesse entsprechend erfüllen können.

Dahin gehört zunächst die Postverwaltung. Denn für den Postdienst bedarf der Staat seit Entstehung der Eisenbahnen vornehmlich deren Transportkraft und muß daher diejenigen Leistungen der Eisenbahnen beanspruchen und überwachen können, welche im Interesse eines geregelten, gleichmäßigen Postverkehrs geboten sind. Dasselbe ist, wenngleich in beschränkterem Maaße, in Betreff der Telegraphen-Verwaltung und der Zollverwaltung der Fall. In ganz hervorragendem Maaße bedarf aber der Staat das Recht der Einwirkung auf die Eisenbahnen im Interesse der Landesvertheidigung, d. h. der Militair-Verwaltung. Da die Schnelligkeit der Truppentransporte in erster Linie für den Erfolg strategischer Operationen entscheidend ist, diese aber in genügender Weise nur durch die Eisenbahn erzielt werden kann, so muß der Staat alle diejenigen Befugnisse für sich in Anspruch nehmen, welche erforderlich sind, die Eisenbahnen für diesen Zweck nach jeder Richtung hin geeignet zu machen. Daraus folgt nicht nur das Recht des Staates, bereits bei der Wahl und dem Bau der Eisenbahnlinien die strategischen Interessen zur Geltung zu bringen und im Frieden die Eisenbahnen zu entsprechenden Leistungen heranzuziehen und vorzubereiten, sondern auch vornehmlich das Recht, im Kriege alle für die Landesvertheidigung erforderlichen Leistungen ihnen aufzuerlegen und sie auf dem Kriegsschauplatze selbst den Anordnungen der Militairbehörden vollständig zu unterstellen.[5])

4. Das Recht der Spezialgesetzgebung in Bezug auf Konzessionirung, Bau, Betrieb und Verwaltung der Eisenbahnen sowie ihre Inanspruchnahme für einzelne Zweige der Staatsverwaltung.

Sind dem Staate nach den vorbezeichneten Richtungen besondere Befugnisse den Eisenbahnen gegenüber im öffentlichen Interesse nothwendig, so muß er folgerichtig auch das Recht besitzen, diese Befugnisse im Wege der Spezialgesetzgebung zu kreiren und zu regeln. Es folgt dies zwar schon aus der Gesetzgebungshoheit des Staates an sich. Da es sich aber hier um Befugnisse handelt, welche der Staat nicht allgemein und allen gegenüber in Anspruch nimmt, sondern in Betreff einer einzigen Kategorie von Unternehmungen und aus Anlaß ihrer eigenartigen Natur ausnahmsweise im öffentlichen Interesse erfordert, so erscheint es geboten, das Recht der Spezialgesetzgebung des Staates in dem bezeichneten Umfange zugleich als einen Ausfluß und Bestandtheil des staatlichen Eisenbahnhoheitsrechts zu bezeichnen und hervorzuheben.

---

[5]) S. die S. 29 Anm. 8 cit. Ges.-Motive S. 56. Sax, Verkehrsm. II. S. 189. Wagner a. a. O. S. 693.

5. Das Recht des zwangsweisen Erwerbs (Heimfallsrecht) der Eisenbahnen.

Die Interessen, welche der Staat an dem Betriebe und der Verwaltung der Eisenbahnen besitzt, können sich zu solcher Bedeutung erheben, daß er nur im Staatsbesitze bezw. Eigenthum der Eisenbahnen die volle Garantie für die Erfüllung dieser Interessen erblickt.[6]) Es muß daher dem Staate die Befugniß vorbehalten bleiben, die dem Privatbetriebe überlassenen Eisenbahnen — nach Ablauf einer der Entwicklung und Nutzbarmachung des Unternehmens zu Gunsten der Unternehmer zu gewährenden Frist, — zu erwerben. Auch diese Befugniß, das Heimfalls-, Anfalls- oder Ankaufsrecht des Staates in Betreff der Eisenbahnen,[7]) ist ein wichtiger Ausfluß seines Eisenbahnhoheitsrechts.

§ 9. Die Ausübung des Eisenbahnhoheitsrechts.

Die Eisenbahnen können im Eigenthume oder Betriebe des Staates:

Staats-Eisenbahnen und

Privat-Eisenbahnen unter Staatsverwaltung,

oder im Eigenthume oder Betriebe von Privat-Unternehmern:

Privat-Eisenbahnen und

Staats-Eisenbahnen unter Privatverwaltung

stehen.

Die faktische Ausübung des Eisenbahnhoheitsrechts bezw. der in demselben enthaltenen Herrschaftsrechte gestaltet sich, je nachdem dem Staatsfiskus oder Privatunternehmer das Recht der Verwaltung zusteht, zwar insofern verschieden, als im ersteren Falle das Recht der Aufsicht über Bau, Betrieb und Verwaltung mit dem Rechte der Verwaltung zusammentrifft, d. h. vom Staate in einer Person, bezw. durch die nämlichen Behörden ausgeübt wird, während im letzteren Falle das Recht der Aufsicht über Bau, Betrieb und Verwaltung vom Staate, dagegen das Recht der Verwaltung von dem Privatunternehmer ausgeübt wird. (S. Abschn. IV §§ 17 und 18.)

Abgesehen von den sich hieraus der Natur der Sache nach ergebenden Verschiedenheiten ist aber die Ausübung des Eisenbahnhoheitsrechts in beiden Fällen die gleiche. Der Staatsfiskus als Unternehmer von Eisenbahnen ist in Rücksicht auf Bau, Betrieb und Verwaltung

---

[6]) Ueber die Systemfrage: Staatsbahnen oder Privatbahnen? S. Wagner a. a. O. S. 661 f. u. die dort cit. Literatur. Ferner G. Cohn, Bd. II S. 609 f. und Volkswirthsch. Auff. 1882 S. 58 f. Sax, Bd. II S. 82 f. u. S. 139—193. Roscher, System a. a. O. III § 85.

[7]) Wagner a. a. O. S. 699, 700.

den nämlichen gesetzlichen Beschränkungen und Vorschriften unterworfen, wie der Privat-Eisenbahnunternehmer.[1]) Staatsgewalt und Staatsfiskus sind hier, wie auf anderen Gebieten, streng auseinander zu halten.[2]) Der Staat muß die ihm im öffentlichen Interesse verliehenen Befugnisse, welche den Inhalt des Eisenbahnhoheitsrechts bilden, auch den vom Staatsfiskus betriebenen und verwalteten Eisenbahnen gegenüber zur Anwendung bringen.

§ 10. Die Theilung des Eisenbahnhoheitsrechts zwischen dem Preußischen Staate und dem Deutschen Reiche.

Bis zur Gründung des Norddeutschen Bundes bestanden nur die Eisenbahnhoheitsrechte der einzelnen deutschen Bundesstaaten über die Eisenbahnen der eigenen Staatsgebiete. Der ehemalige deutsche Bund besaß ein Hoheitsrecht über die Eisenbahnen Deutschlands nicht.

In diesem Verhältnisse ist aber durch die Verfassung des Norddeutschen Bundes und des deutschen Reichs insofern eine wesentliche Aenderung eingetreten, als vom Gesichtspunkte einer nationaleinheitlichen Gestaltung des deutschen Eisenbahnwesens aus die Bundes- bezw. Reichsverfassung im Artikel 4 Ziffer 8 bestimmt,

> daß das Eisenbahnwesen[1]) im Interesse der Landesvertheidigung und des allgemeinen Verkehrs der Beaufsichtigung Seitens des Reichs und der Gesetzgebung desselben unterliegt,

und in Ausführung dieses Prinzips in den Artikeln 41—47 eine Reihe von Befugnissen über die deutschen Eisenbahnen dem Reiche überweist.

Durch diese Verfassungs-Bestimmungen hat das Verhältniß der Bundesstaaten, — mithin auch des Preußischen Staats, — zu den Eisenbahnen ihres Staatsgebietes eine erhebliche Veränderung erfahren. In Hinsicht auf das Interesse der Landesvertheidigung und des allgemeinen Verkehrs dürfen die einzelnen Bundesstaaten das Recht der Gesetzgebung und der Aufsicht nicht mehr ausschließlich und unabhängig ausüben, sondern nur in Konkurrenz mit dem Gesetz-

---

[1]) Insoweit sich nicht — wie z. B. in Rücksicht auf die abweichende finanzielle Fundirung und Verwaltung der Staatsbahnen und Privatbahnen, sowie in Rücksicht auf die Konzessionirung — die Anwendung ganz oder theilweise der Natur der Sache nach verbietet. Siehe Abschn. III § 15 u. 16.

[2]) So z. B. bei der Enteignung, wo der Landesherr als Vertreter der Staatsgewalt das Enteignungsrecht dem Staatsfiscus als Unternehmer öffentlicher Bauten ꝛc. verleiht (§§ 1 und 2 des Preuß. Enteig.-Ges. vom 11. Juni 1874). Vgl.: Löbell, Das Preuß. Enteig.-Gesetz, Leipzig 1884, S. 16. G. Meyer, Enteignung, § 8 S. 163, § 10 S. 261. Erk. des Preuß. Ob.-Trib. v. 10. Juni 1864. Entsch. d. Ob.-Trib., Bd. 52 S. 96 ff. Desgl. bei Verleihung des Bergwerkseigenthums ꝛc.

[1]) In Bayern vorbehaltlich der Bestimmungen des Art. 46 der Reichsverfassung. Laband, D. St.-R., I., S. 116 sub d.

gebungs- und Aufsichtsrechte des Reichs, und zwar mit der sich aus dem Artikel 2 der Reichsverfassung ergebenden Wirkung, daß die Reichsgesetze den Landesgesetzen vorgehen.[2])

Hierzu tritt, daß mehrere, mit dem Eisenbahnwesen in naher Berührung stehende Gebiete des Staatswesens: die Zollgesetzgebung, das Post- und Telegraphenwesen, das Militärwesen[3]) durch Artikel 4 der Reichsverfassung gleichfalls der Beaufsichtigung des Reichs und der Gesetzgebung desselben unterworfen sind, so daß das Verhältniß dieser Gebiete zu den Eisenbahnen im Wesentlichen nicht mehr der Regelung durch die einzelnen Bundesstaaten, sondern durch das Reich unterliegt.

Sonach erscheint die Ausübung des Eisenbahnhoheitsrechts zwischen den Bundesstaaten und dem Reiche getheilt. Das Landeshoheitsrecht ist beschränkt durch das Reichshoheitsrecht.[4]) Eine Reihe von Aufsichts- und Gesetzgebungs-Befugnissen, welche früher ausschließlich den Einzelstaaten zustanden, sind theils gänzlich auf das Reich übergegangen, theils werden sie vom Reiche in Konkurrenz mit den Einzelstaaten ausgeübt, theils sind sie durch die Reichsverfassung und Gesetzgebung für das Reich neu geschaffen worden.

Das Verhältniß der Staatsgewalt zu den Eisenbahnen in Deutschland ist daher insofern eigenthümlich gestaltet, als dieselben einem zwiefachen Hoheitsrechte unterworfen sind, nämlich:

1. dem Eisenbahnhoheitsrechte desjenigen Bundesstaats, welchem sie angehören (Landes-Eisenbahnhoheitsrecht);
2. dem Eisenbahnhoheitsrechte des deutschen Reichs (Reichs-Eisenbahnhoheitsrecht).

Die Darstellung des Verhältnisses der Preußischen Eisenbahnen zur Staatsgewalt hat sich daher sowohl auf das Eisenbahnhoheitsrecht des Preußischen Staats als auch auf das Eisenbahnhoheitsrecht des Deutschen Reichs zu erstrecken.

§ 11. Das Eisenbahnhoheitsrecht des Preußischen Staates.

Das Eisenbahnhoheitsrecht des Preußischen Staates umfaßt folgende Rechte:

---

[2]) v. Rönne, D. St.-R., II. 1. S. 316, 317. Pr. St.-R. II. § 176, S. 520 ff. Laband, I. S. 94, 122—124. II. S. 230, 231, Ziff. 2. S. 232 bis 237, S. 361, c und 362 Ziff. 2.

[3]) Mit geringfügigen Einschränkungen: Laband, III. f. S. 59 ff.

[4]) v. Rönne, D. St.-R. II. 1. S. 316. Pr. St.-R. II. § 176 S. 520 ff. Laband, II. S. 359.

1. Das Recht der Eisenbahngesetzgebung.
2. Das Recht der Konzessionirung.
3. Das Recht der Aufsicht über Bau, Betrieb und Verwaltung.
4. Das Recht der besonderen Inanspruchnahme der Eisenbahnen für einzelne Zweige der Staatsverwaltung.
5. Das Recht des Ankaufs der Eisenbahnen durch den Staat.

1.

Das Recht der Eisenbahngesetzgebung, d. h. der gesetzlichen Normirung aller das Eisenbahnwesen betreffenden Rechtsverhältnisse steht dem Preußischen Staate auf Grund seiner allgemeinen Gesetzgebungsgewalt zu und ist ein Ausfluß derselben. Es ist überdies dem Preußischen Staate durch § 49 des Eisenbahngesetzes vom 3. Novbr. 1838 noch besonders und ausdrücklich vorbehalten worden.[1]) Auf Grund dieses Rechtes, welches die Basis und den Ursprung aller übrigen im Eisenbahnhoheitsrechte liegenden Befugnisse bildet, hat der Preußische Staat — und zwar seit Inkrafttreten der Staatsverfassung vom 31. Januar 1850 in der durch diese (Art. 62) vorgeschriebenen Form — die Verhältnisse der Eisenbahnen nach Maßgabe des jeweilig hervorgetretenen Bedürfnisses sowohl im Allgemeinen, wie in ihren einzelnen Beziehungen (Bau, Betrieb, Verwaltung) im Wege der Gesetzgebung geregelt.[2]) Soweit durch die Verfassung des Deutschen Reichs neben die Gesetzgebungsgewalt des Preußischen Staates die des Deutschen Reichs getreten ist (Art. 4 Ziff. 7, Art. 41—47 der Reichsverfassung), wird diese neben jener konkurrirend, jedoch mit der Maaßgabe ausgeübt, daß innerhalb der durch die Reichsverfassung bestimmten Zuständigkeit des Reiches die Reichsgesetze den Landesgesetzen vorgehen. (S. § 10 S. 36 u. Anm. 2.)

2.

Das Recht der Konzessionirung ist dem Staate durch die §§ 1—5 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 besonders

---

[1]) Vgl.: W. Koch, Th. 2., § 135, S. 502 und Note 39, 40. Schrötter, Pr. Eisenb.-R., S. 188. Erk. d. Pr. Ob.-Trib. vom 27. Januar 1861, Entscheid. Bd. 42, S. 280.

[2]) Siehe § 12, Ziff. I.

verliehen worden.[3]) Es sind in diesen Paragraphen die wesentlichsten Bestimmungen über die Verleihung der Konzession, über die Gründung und Finanziirung von Eisenbahn-Gesellschaften getroffen, welche jedoch späterhin durch die neuere Aktienrechts-Gesetzgebung und mehrere Verordnungen über die Form der Eisenbahn-Projekte, deren Vorbereitung und Prüfung nicht unerhebliche Modifikationen und Ergänzungen erfahren haben.

Das Recht des Staates zur Konzessionirung der Eisenbahnen ist im Abschnitte III eingehend dargestellt.

3.

Das Recht der Aufsicht über Bau, Betrieb und Verwaltung gebührt dem Staate auf Grund der §§ 6—35, §§ 44—48) des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838[4]) und hat späterhin durch zahlreiche, die vorstehenden Paragraphen theils abändernde, theils ergänzende Gesetze und Verordnungen seine weitere Ausbildung erhalten.

Der Umfang der hierher gehörigen Befugnisse der Staatsgewalt ist im § 12 sowie in den Abschnitten IV—VIII des Näheren erörtert.

4.

Das Recht der besonderen Inanspruchnahme der Eisenbahnen für einzelne Zweige der Staatsverwaltung ist dem Staate gleichfalls zum größten Theile bereits durch das Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 gesichert worden.

Dahin gehören:

a. Die der Postverwaltung[5]) in den §§ 36 und 37 des alleg. Gesetzes vorbehaltenen Rechte zur Benutzung der Eisenbahnen. Diese Rechte sind jedoch gemäß Art. 4 Ziff. 10, 48—52 der Reichsverfassung auf das Reich übergegangen und im Wege der Reichsgesetzgebung anderweit geregelt worden. Sie sind daher ebenso wie die Rechte der Telegraphenverwaltung[6]) (Art. 4 Ziff. 10, Art. 48—52 der

---

[3]) V. v. 19. August 1867 (G.-S. 1867, S. 1426) ausgedehnt auf die neu erworbenen Landestheile. § 1. Gesetz betr. die Anlage von Eisenbahnen in den Hohenzollernschen Landen v. 1. Mai 1865. G.-S. 1865, S. 307. S. § 6 Anm. 5.

[4]) Siehe § 12, Anm. 8 ff.

[5]) Siehe § 13 Ziff. 5b u. Anm. 17 S. 68, § 14 Anm. 8, 9, 19, 20 S. 71 bis 73 sowie Abschnitt X.

[6]) Siehe § 13 Ziff. 5c u. Anm. 18 S. 68, § 14 Anm. 10, 21 S. 71, 74 u. Abschnitt X.

Reichsverfassung) und der Zollverwaltung[7]) (Art. 4 Ziff. 2 der Reichsverfassung) gegenüber den Eisenbahnen nunmehr Theile des Eisenbahnhoheitsrechts des Reichs geworden und gelangen bei der Entwicklung des Reichs-Eisenbahnhoheitsrechts zur Darstellung.

b. Die der Militairverwaltung[8]) im § 43 des alleg. Gesetzes vorbehaltenen Rechte zur Benutzung der Eisenbahnen. Nachdem die Beaufsichtigung und Gesetzgebung bezüglich des Militairwesens durch Art. 4 Ziff. 14, Art. 47, 57—68 der Reichsverfassung dem Reiche übertragen worden ist, hat die Reichsgesetzgebung die Rechte der Militairverwaltung in Bezug auf die Eisenbahnen neu geregelt und erheblich erweitert. Auch diese Rechte bilden daher gegenwärtig einen Bestandtheil des Reichs-Eisenbahnhoheitsrechts und sind bei der Erörterung desselben berücksichtigt worden.

c. Das der Finanzverwaltung vorbehaltene Recht der Besteuerung der Eisenbahnen (Eisenbahnabgabe) in Gemäßheit der §§ 38—41 des Eisenbahngesetzes.

Dieses Recht und seine weitere Entwickelung ist im Abschnitt XI eingehend dargestellt.[9])

Hierher ist auch das im § 42 l. c. dem Staate vorbehaltene Recht des Ankaufs[10]) einer jeden Bahn, nach Verlauf von dreißig Jahren vom Zeitpunkt der Transport-Eröffnung an, zu rechnen, welches im Abschnitt XII des Näheren erläutert ist.

§ 12. Die Ausübung des Landes-Eisenbahnhoheitsrechts durch die Preußische Staatsgewalt.

Das Landes-Eisenbahnhoheitsrecht üben im Preuß. Staate aus:

I. Die gesetzgebenden Faktoren des Preußischen Staates.

II. Der Landesherr.

III. Der Minister der öffentlichen Arbeiten — unter beiräthlicher Mitwirkung des Landes-Eisenbahnraths in Eisenbahnverkehrsfragen.

---

[7]) Siehe § 13 Ziff. 5d und Anm. 19 S. 69 und Abschnitt X.

[8]) Siehe § 13 Ziff. 5a u. Anm. 16 S. 67, § 14 Anm. 6, 17, 18, 25 sowie Abschnitt X.

[9]) Siehe Abschnitt XI.

[10]) Siehe Abschnitt XII.

IV. Die Königlichen Eisenbahn-Direktionen — unter beiräthlicher Mitwirkung der Bezirks-Eisenbahnräthe in Eisenbahnverkehrsfragen.

V. Die Königlichen Eisenbahn-Kommissariate.

VI. Die Landes-Verwaltungs- und Polizeibehörden.

I.

Die gesetzgebenden Faktoren des Preußischen Staates[1]) d. i. nach Artikel 62 der Preuß. Verfassungsurkunde vom 31. Januar 1850 (G.-S. 1850 S. 17) der König und beide Häuser des Landtags, das Herrenhaus und das Haus der Abgeordneten, üben gemeinschaftlich die gesetzgebende Gewalt in Bezug auf das Eisenbahnwesen aus. (v. Rönne, Pr. St.-R. 4. Aufl. I. S. 154, 347 f.) Dieselbe erstreckt sich ausnahmslos auf alle Gebiete desselben und ist nur insoweit beschränkt, als sie einerseits in Gemäßheit der durch die Preußische Verfassung gewährleisteten Prinzipien und Formen ausgeübt werden muß, andererseits mit der Reichs-Verfassung und Gesetzgebung nicht in Widerspruch treten darf (s. § 10 S. 36 und § 11 S. 37). Auf Grund der Gesetzgebungsgewalt ist das Eisenbahnwesen in Preußen zunächst generell und in umfassender Weise durch das Eisenbahngesetz vom 3. Nov. 1838 geregelt und alsdann theils in Ergänzung, theils in Abänderung dieses allgemeinen Gesetzes durch eine Reihe von Spezial-Gesetzen gesetzlichen Normen unterworfen worden.

II.

Der Landesherr übt aus:

1. das Recht der Konzessionirung;[2])
2. das Recht der Bestätigung des Statuts;[3])

---

[1]) Ueber das konkurrirende Eisenbahnhoheitsrecht des Deutschen Reichs und die Reichs-Aufsichts-Behörden, Art. 4 Ziff. 8, Art. 41—47 der Reichsverfassung, s. §§ 13 und 14.

[2]) §§ 1 und 5 Eisenb.-Gesetz vom 3. November 1838, Ges. v. 1. Mai 1865, § 1 (G.-S. S. 317) und V. v. 19. Aug. 1867 (G.-S. S. 426) mit der im § 44 des Gesetzes enthaltenen Beschränkung, welche jedoch durch Art. 41 der Reichsverfassung — unbeschadet bereits erworbener Rechte — aufgehoben ist. Konkurrirendes Konzessionsrecht des Reiches (Reichsverfass. Art. 41). Das Recht der Konzessionirung bezieht sich übrigens nur auf Eisenbahnen, welche für den öffentlichen Verkehr bestimmt sind und mit Dampfkraft betrieben werden (siehe § 1 Anm. 2).

[3]) § 3 Eisenb.-Gesetz v. 3. Nov. 1838, s. Abschn. III § 16 u. Abschn. IV § 18. Ueber die Frage, ob dieses landesherrliche Recht durch die §§ 2 u. 3 des Gesetzes v. 11. Juni 1870 (B.-G.-Bl. 1870 S. 385) und durch das Gesetz vom 18. Juli 1884

3. das Recht der Verleihung des Enteignungsrechts;[4])
4. das Recht der Genehmigung zur Emission von Aktien über die ursprünglich festgesetzte Zahl hinaus;[5])
5. das Recht des Erlasses der zur Ausführung der Eisenbahngesetze nöthigen Verordnungen;[5a])

III.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten übt — unter beiräthlicher Mitwirkung des Landes-Eisenbahnraths in Eisenbahnverkehrsfragen der Staatseisenbahnen[6]) — alle übrigen im § 11 aufgeführten Befugnisse der Staatsgewalt über die Eisenbahnen aus, soweit nicht die Ausübung dieser Befugnisse den Provinzialbehörden (s. IV, V und VI) übertragen ist.[6a]) Dahin gehören vornehmlich:

(R.-G.-Bl. 1884 S. 123) cfr. Kayser, Komm., S. 56, aufgehoben oder beschränkt ist, s. Abschn. III § 16 Anm. 21.

[4]) § 8—19 Eisenb.-Gesetz vom 3. November 1838, §§ 1—8 des Gesetzes vom 1. Mai 1865 (G.-S. 1865 S. 317 ff.), § 2 Enteig.-Gesetz vom 11. Juni 1874 (G.-S. 1874 S. 221), jedoch mit den in den §§ 3—5 l. c. und im Art. 41 der Reichs-Verfassung vom 16. April 1871 vorgesehenen Ausnahmen, s. Abschnitt V, Th. b.

[5]) § 6 Eisenb.-Gesetz vom 3. November 1838 und zwar durch Erwirkung besonderer landesherrlicher Privilegien, welche in Gemäßheit des Ges. v. 10. April 1872 (G.-S. 1872 S. 357) bekannt gemacht werden müssen.

[5a]) Art. 45 der Preuß. Verfassung vom 31. Januar 1850 (G.-S. 1850 S. 17 ff.).

[5b]) Art. 47 der Preuß. Verfassung vom 31. Januar 1850 — § 46 Eisenb.-Gesetz vom 3. November 1838.

[6]) §§ 1, 14 Gesetz vom 1. Juni 1882 (G.-S. S. 313 ff.) betr. die Einsetzung von Bezirkseisenbahnräthen und eines Landeseisenbahnraths für die Staatseisenbahnverwaltung. Siehe über die Organisation und Zuständigkeit des Landeseisenbahnraths und der Bezirkseisenbahnräthe Abschnitt IV § 17.

[6a]) Nach dem Gesetz vom 3. November 1838 in Verbindung mit der Kabinets-Ordre vom 27. März 1848 (s. Bessel und Kühlwetter, Th. 2, S. 14, 15) das Handels-Ministerium, — auch für die neu erworbenen Landestheile (Allerh. Erlaß vom 15. Dezember 1866 und 9. März 1867 G.-S. 1867 S. 5 u. 396, V. v. 19. August 1867 G.-S. 1867 S. 1426 und Hohenzollern, Gesetz v. 1. Mai 1865 (G.-S. 1865 S. 317). Durch Allerh. Erlaß vom 7. August 1878 (G.-S. 1879 S. 25, Eisenb.-V.-Bl. 1879 S. 43) ist sodann bestimmt, daß die Verwaltung der Angelegenheiten von Handel und Gewerbe von dem Ministerium für Handel und Gewerbe und öffentliche Arbeiten getrennt und für dieselben ein eigenes Ministerium für Handel und Gewerbe gebildet werde, sowie daß die Verwaltung der übrigen, bisher im Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vereinigten Verwaltungszweige, in diesem Ministerium, welches demnächst die Bezeichnung: „Ministerium der öffentlichen Arbeiten" zu führen hat, verbleibe. Und im Anschluß hieran verordnet das mit dem 1. April 1879 in Kraft getretene Gesetz v. 13. März 1879 (G.-S. 1879 S. 123), daß die gesetzlichen Bestimmungen über die Zuständigkeit des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten dahin ab-

1. Die Vorbereitung der Konzessionirung, Genehmigung der Vorarbeiten, Widerruf der Genehmigung rc.[7])
2. Die Oberaufsicht über Bau, Betrieb und Verwaltung der Privateisenbahnen, insbesondere:
   a. Die Genehmigung der Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung und der Konstruktionsverhältnisse der Bahn und ihrer Fahrzeuge.[8])
   b. Die Genehmigung zur Aufnahme von Gelddarlehnen.[9])
   c. Die Genehmigung zur Veräußerung von Grundstücken.[10])
   d. Die Entscheidungen in den Fällen der §§ 4, 14, 15, 22 und 34 des Enteignungs-Gesetzes vom 11. Juni 1874.[11])
   e. Die Bestimmung der Baufristen, der Bürgschaft für deren Einhaltung und die Anordnung der Versteigerung im Falle der Nichtvollendung.[12])
   f. Die Genehmigung zur Verkehrseröffnung.[13])

---

geändert werden, daß in Bezug auf die Handels- und Gewerbe-Angelegenheiten der Minister für Handel und Gewerbe, im Uebrigen der Minister der öffentlichen Arbeiten an die Stelle desselben tritt. Somit ist mit dem 1. April 1879 die Zuständigkeit in Eisenbahn-Angelegenheiten auf den Minister der öffentlichen Arbeiten übergegangen.

Vgl. über die Organisation des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten und seiner Abtheilungen Absch. IV § 17.

[7]) § 1 Eisenb.-Gesetz vom 3. November 1838, s. Absch. III § 16 I und II.

[8]) § 4 Eisenb.-Gesetz vom 3. November 1838, § 158 Zuständ.-Gesetz vom 1. August 1883 (G.-S. 1883 S. 237). Vgl.: Abschn. III § 16 IV. Abschn. VI Theil b.

[9]) § 6 Eisenb.-Gesetz vom 3. November 1838. Vgl. auch Cirk.-Reskript des Min. f. H., G. und öffentl. Arb. vom 19. April 1857 (Min.-Bl. d. i. V. S. 96). Dagegen ist zur Emission von Aktien über die ursprünglich festgesetzte Zahl hinaus landesherrliche Genehmigung erforderlich. Siehe § 6 Eisenb.-Gesetz und oben Anm. 5 S. 35.

[10]) Nach § 7 Eisenb.-Gesetz vom 3. November 1838 war zur Gültigkeit der Veräußerung von Grundstücken nur die Genehmigung der Bezirks-Regierung (nach vorgängigem Benehmen mit dem Eisenbahn-Kommissariat: Erl. v. 10. April 1853 Min.-Bl. d. i. V. 1853 S. 135) nöthig. Durch § 167 des Zuständ.-Gesetzes vom 26. Juli 1876 (G.-S. 1876 S. 297 ff.) und § 159 des Zuständ.-Ges. v. 1. August 1883 (G.-S. 1883 S. 237 ff.) ist diese Befugniß auf den Minister der öffentlichen Arbeiten übergegangen. Dagegen ist zum Erwerbe der für das Unternehmen erforderlichen Grundstücke eine behördliche Genehmigung nicht erforderlich. Für Staatseisenbahnen dürfen Grundstücke ohne Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten weder veräußert noch erworben werden. (S. Erlaß d. Minist. d. öffentl. Arb. v. 14. Febr. 1885 IIb(a) 2345. Förster, Hyp. O. Beil. I S. 393 f. und Allerh. Kab.-Ord. v. 21. Febr. 1845, Just.-Min.-Bl. S. 70.)

[11]) Siehe Abschn. V Th. b.

[12]) Abschn. III § 16 IId und IV.

[13]) Diese im § 22 Eisenb.-Gesetz vom 3. November 1838 und § 9 Gesetz v. 1. Mai 1865 der Bezirksregierung vorbehaltene Befugniß ist durch § 167 des Zu-

g. Die Oberaufsicht über die Handhabung der Bahnpolizei.[14])
h. Die Oberaufsicht über das Tarifwesen.[15])
i. Die Zulassung anderer Transportunternehmer auf derselben Bahn.[16])
k. Die Genehmigung der Festsetzung des jährlichen Beitrags zum Reservefonds.[17])
l. Die Anweisung über die gesammte Rechnungslegung und deren Kontrole.[18])
m. Die Bestimmungen über die Pflicht zur Zulassung des Anschlusses anderer Eisenbahnunternehmungen.[19])

3. Die Oberaufsicht und obere Leitung des Baus, Betriebs und der Verwaltung der Staatseisenbahnen und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, sowie sämmtlicher Staats-

---

ständ.-Gesetzes vom 26. Juli 1876 (G.-S. S. 297 ff.) und § 159 des Zuständig.-Gesetzes vom 1. August 1883 (G.-S. S. 237 ff.) auf den Minister der öffentlichen Arbeiten übertragen. Absch. VI Th. c. Uebrigens war bereits durch die Minist.-Erlasse vom 5. Februar und 5. März 1858 II 873 und 1131 und vom 9. März 1876 V 1613 (Micke, S. 424, 425) dem Minister die Genehmigung zur Betriebseröffnung neuer Bahnstrecken vorbehalten worden.

[14]) Die in den §§ 23, 24 und 28 Eisenb.-Gesetz vom 3. November 1838 — § 10 Gesetz vom 1. Mai 1865 vorgesehenen Befugnisse des Ministers der öffentlichen Arbeiten sind modificirt durch Art. 4 Nr. 8, Art. 42, 43 der Reichs-Verfassung: Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands v. 4. Januar 1875 nebst Abänder. vom 12. Juni 1878 und 17. Mai 1881 (R.-C.-Bl. 1875 S. 57, 1878 S. 355 und 1881 S. 172 — § 72 Bahnordnung für deutsche Bahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 (R.-C.-Bl. 1878 S. 341 ff.) § 53 — Signal-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 4. Januar 1875 (R.-C.-Bl. 1875 S. 73 ff.) nebst Abänder. vom 12. Juni 1878 (R.-C.-Bl. 1878 S. 363 ff.) und 20. Juni 1880 (eod. 1880 S. 483) — Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands vom 12. Juni 1878 (R.-C.-Bl. 1878 S. 332 ff.) — Bestimmungen über die Befähigung von Bahnpolizeibeamten und Lokomotivführern vom 12. Juni 1878 (R.-C.-Bl. 1878 S. 364 ff.) — § 136 Ziff. 1 Gesetz über die allgemeine Landesverw. vom 30. Juli 1883 (G.-S. 1883 S. 195 ff.) siehe des Näheren Abschn. II § 13, 14 und Abschn. VII.

[15]) §§ 26, 29—32, 35 Eisenb.-Gesetz vom 3. November 1838. Die in diesen §§ dem Minister der öffentlichen Arbeiten beigelegten Befugnisse sind zum Theil obsolet geworden (s. §§ 29, 30), zum Theil durch die Reichs-Verfassung Art. 45, 46 modificirt, s. hierüber des Näheren §§ 13, 14 und Absch. VIII Th. a. Die Befugniß des Ministers aus § 35 des Gesetzes vom 3. Novbr. 1838 ist durch § 159 Al. 2 des Zuständ.-Gesetzes vom 1. August 1883 (G.-S. S. 237 f.) auf den ordentlichen Richter übertragen.

[16]) § 27 Eisenbahn-Gesetz vom 3. November 1838. Diese Befugniß ist obsolet geworden.

[17]) S. § 33 Eisenbahn-Gesetz v. 3. Nov. 1838 und unten Abschn. III § 16d.

[18]) § 34 Eisenbahn-Gesetz vom 3. Nov. 1838 und unten Abschn. III § 16d.

[19]) § 45 Eisenbahn-Gesetz vom 3. November 1838 und Art. 41 Absatz 2 und 3, Art. 44 Reichsverfassung s. Abschn. II § 13 S. 60 Anm. 6 u. Abschn. VIII Th. a.

Eisenbahn-Behörden, Beamten und Bediensteten nach Maßgabe der Organisation der Staatseisenbahnverwaltung.[20])

4. Die Befugniß, allen ihm unmittelbar oder mittelbar untergebenen Beamten Geldstrafen bis zum Betrage des monatlichen Diensteinkommens, unbesoldeten Beamten aber bis zur Summe von 90 Mark aufzuerlegen.[20a])

5. Die Befugniß, soweit die Gesetze ausdrücklich auf den Erlaß besonderer polizeilicher Vorschriften (Verordnungen, Anordnungen, Reglements 2c.) durch die Centralbehörden verweisen, innerhalb seines Ressorts dergleichen Vorschriften für den ganzen Umfang der Monarchie oder für einzelne Theile derselben zu erlassen und gegen deren Nichtbefolgung Geldstrafen bis zum Betrage von 100 Mark anzudrohen. Die gleiche Befugniß steht dem Minister der öffentl. Arbeiten in Betreff der Uebertretungen der Vorschriften der Eisenbahn-Polizei-Reglements zu.[20b])

IV.

Die Königlichen Eisenbahndirektionen[21]) üben — unter beiräthlicher Mitwirkung der Bezirkseisenbahnräthe in Eisenbahnverkehrsfragen[21a]) — aus in Betreff der Staatseisenbahnen und unter Staatsverwaltung stehenden Privateisenbahnen:

1. alle diejenigen Befugnisse, welche bezüglich der Privateisenbahnverwaltungen den Eisenbahnkommissariaten beigelegt sind.[22])
2. Die obere Leitung der Verwaltung aller zu ihren Bezirken gehörigen, im Bau oder im Betriebe befindlichen Bahnstrecken, die Aufsicht über sämmtliche ihnen unterstellten Kgl. Eisenbahn-Betriebsämter, Eisenbahn-Baukommissionen, Beamte und Bedienstete.[23])
3. Die Befugnisse, welche in der Verordnung vom 24. Januar 1844 und in dem Gesetze vom 21. Juli 1852 den Provinzial-

---

[20]) S. § 17 und Organisation der Staatseisenbahnverwaltung vom 24. November 1879 §§ 2—7. Hierzu gehört auch die Ernennung, Anstellung und Versetzung der höheren Staats-Eisenbahnbeamten, sowie die Aenderung ihrer Besoldungsverhältnisse.

[20a]) § 19 Absatz 7 Gesetz vom 21. Juli 1852. G.-S. 1852 S. 465.

[20b]) § 136 Gesetz über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 G.-S. 1883 S. 195.

[21]) S. Abschn. IV § 17 über ihre Entstehung und Organisation.

[21a]) S. Anm. 6 S. 41.

[22]) S. § 12 Ziffer 6 der Organisation vom 24. November 1879 und unten S. 45—55, also auch die Befugniß zur Erhebung des Kompetenz-Konfliktes. S. Anm. 37 (früher nicht) Oppenhoff S. 482 Anm. 76.

[23]) S. unten Abschn. IV § 17 u. Organisation der Staats-Eisenbahnverwaltung vom 24. November 1879 §§ 7—9, 11, 12 ff., 16 Al. 3 § 21.

behörden und die Befugnisse, welche in dem letzteren Gesetze den Vorstehern der Provinzial-Behörden vorbehalten sind, sind durch das Gesetz vom 17. Juni 1880 den Kgl. Eisenbahn-Direktionen bezw. deren Vorstehern übertragen.[24])

4. Die Aufsicht über die Ausführung der im Bahn-Polizei-Reglement und in der Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung zur Sicherung des Betriebs gegebenen Vorschriften.[25])

V.

Die Königlichen Eisenbahn-Kommissariate üben in Betreff der Privateisenbahnen unter Oberaufsicht des Ministers der öffentlichen Arbeiten gemäß § 46 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838[26]) alle durch dieses Gesetz dem Staate zugewiesenen Aufsichtsbefugnisse[27]) aus, soweit dieselben nicht ausdrücklich dem Minister selbst oder den Landespolizeibehörden (s. sub VI S. 50 f. und Anm. 39 ff.) vorbehalten sind.[28])

---

[24]) § 1 Gesetz vom 17. Juni 1880 (G.-S. 1880 S. 271). V. vom 24. Jan. 1844 über die Festsetzung und den Ersatz der bei Kassen- und anderen Verwaltungen vorkommenden Defekte (Gesetz-S. 1844 S. 52) und Gesetz, betr. das Dienstvergehen der nicht richterlichen Beamten, die Versetzung derselben an eine andere Stelle oder in den Ruhestand vom 21. Juli 1852 (Gesetz-S. 1852 S. 465) s. Abschn. IX.

[25]) § 72 Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 4. Januar 1875 nebst Abänderung vom 12. Juni 1878 (R.-C.-Bl. 1875 S. 57 und 1878 S. 355). — § 53 Bahnordnung für deutsche Bahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 (R.-C.-Bl. 1878 S. 341 ff.).

[26]) Die Einrichtung der Eisenbahn-Kommissariate beruht auf § 46 des Eisenbahn-Gesetzes vom 3. November 1838, welcher bestimmt, daß nach Ertheilung der landesherrlichen Genehmigung des Unternehmens ein beständiger Kommissar zur Ausübung des Aufsichtsrechts des Staates über dasselbe zu ernennen sei, an welchen die Gesellschaften sich in allen Beziehungen zur Staatsverwaltung zu wenden haben und welcher befugt sein soll, ihre Vorstände zusammen zu berufen und deren Zusammenkünften beizuwohnen. Infolge dessen wurden für sämmtliche Privatbahnen Eisenbahn-Kommissarien ernannt bezw. in der Regel in Form einer öffentlichen Behörde Eisenbahn-Kommissariate errichtet. Letztere bestehen aus je zwei Mitgliedern — einem technischen und einem administrativen unter Vorsitz des ersteren.

Jedem Kommissariate wurde ein Komplex von Privatbahnen zur Aufsichtsführung überwiesen. Früher bestanden vier Kommissariate (Berlin, Breslau, Altona, Köln), von welchen letzteres 1870 nach Koblenz verlegt, Altona 1876 aufgelöst wurde), sowie Eisenbahn-Kommissare zu Erfurt, Bromberg und Hannover. Nachdem die letzteren beiden schon vorher beseitigt worden, ist aus Anlaß des Ueberganges der bedeutendsten Privatbahnen in Staatsverwaltung 1880 das Kommissariat Koblenz, 1883 der Eisenbahn-Kommissar zu Erfurt, endlich 1884 das Kommissariat Breslau außer Funktion gesetzt worden, so daß gegenwärtig nur noch das Eisenbahn-Kommissariat Berlin besteht (v. Rönne, preuß. St.-R., III. § 196 S. 122 ff.). Ueber die Organisation s. Bessel und Kühlwetter Th. 2 S. 18.

[27]) S. oben sub III S. 41 f. u. Anm. 6 ff.

[28]) Die Zwangsmittel, welche zur Ausübung ihrer Befugnisse (Befolgung ihrer Verfügungen) den Kommissariaten verliehen sind, bestehen:

Die Befugnisse der Eisenbahn-Kommissariate, sowie ihr Verhältniß zu den Landespolizeibehörden (Bezirksregierungen) sind durch das im Wesentlichen noch jetzt gültige Regulativ des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vom 24. November 1848 (Min.-Bl. d. i. V. 1848 S. 390) näher festgestellt worden. Darnach gehört zum Ressort der Eisenbahn-Kommissariate die Wahrung der Rechte des Staats den Eisenbahnen gegenüber, sowie der Interessen der Eisenbahn-Unternehmungen als gemeinnütziger Anstalten und der Interessen des die Eisenbahnen benutzenden Publikums, wogegen im Uebrigen die Wahrung der Rechte des Publikums den Eisenbahn-Gesellschaften gegenüber dem Ressort der Provinzial-Regierungen obliegt. Die Regierungen und Kommissariate sind demgemäß durch das Regulativ als koordinirte Behörden hingestellt (Bessel u. Kühlwetter II S. 17). Die Eisenbahn-Kommissariate sind, wie jene, Provinzialbehörden (§ 24 Ziffer 2 Gesetz vom 21. Juli 1852 Ges.-S. 1852 S. 319).

Es ressortiren von den Königl. Eisenbahn-Kommissariaten die finanziellen[29]) und alle Betriebs-Angelegenheiten der Eisenbahn-Gesell-

---

a. in dem — bei dem Ministerium bezw. Landesherrn — gemäß § 47 Eisenbahn-Gesetz vom 3. November 1838 zu stellenden Antrage auf Verwirkung der Konzession. Die Verwirkung ist nach § 72 Einl. z. A. L.-R. durch den Richter auszusprechen (s. Schrötter S. 188; Oppenhoff Ressortv. S. 335 Anm. 70; Bessel und Kühlwetter II. S. 245).

b. in dem Erlasse landespolizeilicher Exekutivstrafen. (§ 48 Nr. 2 der Verordnung vom 16. Dezember 1808.) Die Vollstreckung derselben ist durch die Regierungen (in Berlin durch das Polizei-Präsidium) zu bewirken, da den Eisenbahn-Kommissariaten hierzu Organe nicht zur Verfügung stehen. (R. des Ministers f. H., G. u. öffentl. Arb. vom 8. Oktober 1853. Min.-Bl. d. i. V. 1853 S. 247.) v. Rönne, Pr. St.-R. III. S. 123. Schrötter S. 187. Oppenhoff S. 335 Anm. 69. Anderer Meinung Bessel u. Kühlwetter, II. S. 246. Nur in Fällen, in welchen die Strafe den Betrag von 150 Mark übersteigt, ist vorher ministerielle Zustimmung einzuholen. (Erl. vom 23. April 1879; Micke S. 414.) Ueber die Frage, ob die Strafe auch gegen einzelne Direktionsmitglieder vollstreckt werden kann? s. das obige Reskript des H. Ministers vom 6. Oktober 1853 u. Erk. des Kompet.-Konfl.-Hofes vom 22. Mai 1852 (Just.-M.-Bl. S. 243), sowie Reskr. vom 10. April 1871 II. 7604; Micke S. 400, 401), dagegen Oppenhoff und Bessel und Kühlwetter a. a. O.

Dazu gehört auch die Festsetzung der Strafen wegen Stempelsteuerkontraventionen in Sachen der Privateisenbahnen: Erl. vom 10. Januar 1858; Micke S. 395.

[29]) Darunter fällt auch die Befugniß, periodisch Nachrichten über die Betriebseinnahmen einzufordern. Der Rechtsweg gegen die bezüglichen Verfügungen und Exekutivmaßregeln der Kommissariate ist unstatthaft. Erk. des Komp.-Konfl.-Hofes vom 3. Januar 1857 (J.-M.-Bl. 1857 S. 249). Oppenhoff S. 334 Anm. 68. Schrötter S. 184. Ferner die Befugniß, die Vorlage der Kassenbücher zur Einsicht und Prüfung zu verlangen, sowie die Einreichung jährlicher Betriebsabschlüsse

schaften, sofern dabei ein allgemeines Interesse obwaltet, desgleichen die Fürsorge für die Aufrechthaltung und Befolgung des Gesellschafts-Statuts und der den Gesellschaften auferlegten Bedingungen[30]), ins-

---

und den Zeitpunkt für deren Lieferung zu bestimmen. (Erl. vom 10. April 1871 II. 7562 und II. 7604. Micke S. 399—401 und 6. September eod. S. 405, 406.)

[30]) S. Abschn. III § 16d. Das Ob.-Trib. folgerte daraus, daß die Prozeß-legitimation der für eine Eisenbahn-Gesellschaft als deren Vertreter handelnden Personen nur durch ein Attest des Eisenbahn-Kommissariats nachgewiesen werden könne. (Plenar-Beschluß vom 27. Juni 1845 Entsch. Bd. 11 S. 68.) Diese Beschränkung ist durch die Bestimmungen des Handels-Gesetz-Buchs über die Eintragungen in das Firmen-register (Art. 19—27) und die Aktiengesetze vom 11. Juni 1870 und 18. Juli 1884 beseitigt.

Vgl. ferner Abschn. III § 16a u. d Anm. 21 ff. Der Erlaß v. 24. Juli 1870 II. 11093 weist darauf hin, daß durch § 2 des Bundesgesetzes v. 11. Juni 1870 über Aktiengesellschaften nur diejenige staatliche Beaufsichtigung aufgehoben ist, welche bisher im Interesse der Aktionäre selbst stattfand; die Aktionäre sollen fortan ausschließlich auf die eigene Wahrnehmung ihrer Interessen angewiesen sein. Nach § 3 des Gesetzes bleibt dagegen bei Eisenbahn-Aktiengesellschaften die staatliche Beaufsichtigung insofern bestehen, als sie im Interesse des Staats und des Publikums behufs eines sicheren und ordnungsmäßigen Betriebes der Bahn angeordnet ist. Die staatliche Beaufsich-tigung findet demnach insbesondere nach wie vor bezüglich der Baupläne, speziellen Bauprojekte, der Betriebsmittel, der Dotirung der Reserve- und Erneuerungsfonds, der statutarischen Bestimmungen über das Verhältniß der Eisenbahngesellschaften zum Staate (insbesondere bezüglich des Tarifs, Fahrplans, der Leistungen für die Militär-, Post- und Telegraphenverwaltung) und der Verfassung des Gesellschaftsvorstandes statt.

Im Uebrigen ist die Frage, wenn in konkreten Fällen das staatliche Interesse bei der Eisenbahnverwaltung betheiligt sei, mehr faktischer Natur. Weitere Anhalts-punkte werden sich aus den bei Gewährung neuer Eisenbahnkonzessionen aufgestellten und in der Gesetzsammlung zu publizirenden Konzessionsbedingungen ergeben.

Diese Auffassung ist auch in späteren Erlassen festgehalten und weiter aus-geführt. So insbesondere in Betreff der Befugniß des Eisenbahn-Kommissariats zur Theilnahme an den Verhandlungen und Berathungen der Eisenbahngesellschaften durch den Erlaß vom 10. April 1871 II. 7562 (Micke S. 399, 400).

Aus dem gesetzlichen Aufsichtsrechte des Staats entspringt das Recht der Re-gierung, sich bei allen das Interesse des Staats und des Publikums nach ihrer Ansicht berührenden Verhandlungen und Berathungen der Gesellschaft und ihrer, dieselbe nach außen und nach innen vertretenden Vorstände (Direktion resp. Ver-waltungsrath oder Aufsichtsrath, Ausschuß ꝛc.) durch einen Kommissar vertreten zu lassen. Die Meinung, daß der Regierung dieses Recht nur bezüglich der Sitzungen der Direktion — als des Vorstandes der Gesellschaft im Sinne des Handelsgesetz-buchs zur Vertretung der Gesellschaft gegen Dritte — zustehe, widerspricht schon der Natur der Sache, da die staatlichen Interessen durch die Berathungen und Be-schlüsse des über wichtige, das öffentliche Wohl tangirende Angelegenheiten be-schließenden und der Direktion vielfach vorgesetzten Verwaltungsraths ꝛc. und der Generalversammlung der Aktionäre nicht minder, sondern vielfach noch mehr berührt werden als durch die Maßnahmen der Direktion; ebensowenig findet jene Ansicht in den positiven gesetzlichen Bestimmungen irgend einen Anhalt. Insbesondere ist eine solche Bestimmung in der Vorschrift des § 46 des Eisenbahngesetzes:

„Derselbe (der Kommissar der Regierung) ist befugt, ihre (der Gesellschaft) Vorstände zu berufen und deren Zusammenkünften beizuwohnen"

nicht enthalten; diese Vorschrift führt nach der Natur der Sache nur ein Beispiel für das nach den Lehren des Staatsrechts allgemein und nach jeder Richtung der staatlichen Interessen bestehende Recht zur Absendung von Kommissarien an,

besondere auch die Ueberwachung der Ausführung der vorgeschriebenen Bahnpolizei-Reglements, sowie der mit der Handhabung derselben

---

(cfr. Zachariae's Staatsrecht, 3. Auflage 2. Theil, § 165, von Rönne's Staatsrecht I. § 52)

berechtigt aber nicht zu der, der Natur der Sache widerstreitenden Auslegung, daß der Staatskommissar ausschließlich den Sitzungen der Gesellschaftsvorstände, nicht aber den Generalversammlungen solle beiwohnen dürfen. Zu einer solchen, der Natur der Sache und den Lehren des Staatsrechts widerstreitenden Ausnahme hätte es nach bekannten Interpretationsregeln einer ausdrücklichen positiven gesetzlichen Vorschrift bedurft.

Aus dem somit unzweifelhaften Rechte der Regierung, ihren Kommissar den Zusammenkünften der Direktionen und Verwaltungsräthe, sowie auch den Generalversammlungen der Aktionäre beiwohnen zu lassen, ergiebt sich, soll dasselbe nicht ohne alle praktische Bedeutung und illusorisch sein, als weiteres Recht, von den Privateisenbahnverwaltungen die rechtzeitige Anzeige der bevorstehenden Sitzungen und Generalversammlungen zu fordern, und zwar von allen bevorstehenden Zusammenkünften, da die Privatverwaltungen selbstredend darüber, in welchen Fällen das staatliche Interesse die Anwesenheit eines Regierungskommissars erheischt, nicht zu entscheiden haben. Sind die Privateisenbahnverwaltungen in konkreten Fällen der Ansicht, daß dabei das staatliche Aufsichtsrecht nicht berührt sei und der Regierungskommissar unbefugt bei Berathung derselben gegenwärtig geblieben sei, so steht selbstredend der Weg der Beschwerde offen.

Noch ausführlicher ist diese Auffassung in dem Erlasse vom 6. September 1871 (Eisenb.-V.-Bl. 1878 S. 4) aus Anlaß einer Denkschrift des Vereins der Privateisenbahnen im Deutschen Reiche über die Wirkungen des Reichsgesetzes vom 11. Juni 1870 (B.-G.-Bl. 1870 S. 375) entwickelt:

Diese Denkschrift geht davon aus, daß die bisherigen landesgesetzlichen und statutarischen Bestimmungen über das Aufsichtsrecht des Staates durch das Reichsgesetz vom 11. Juni 1870 (Bundesgesetzblatt pro 1870 S. 375) den vom Staate nicht verwalteten Privatbahnen gegenüber im Allgemeinen aufgehoben seien und nach Art. 249a § 3 dieses Gesetzes nur noch insofern Geltung behalten hätten, als die Regierung nach wie vor zu genehmigen resp. zu kontroliren habe:

1. bei Gründung einer Eisenbahn-Gesellschaft oder bei Ausdehnung des Unternehmens die Zulässigkeit der zu bauenden Bahn, die Durchführung derselben durch die Zwischenpunkte, die Verhältnisse der Konstruktion sowohl der Bahn als auch der anzuwendenden Fahrzeuge;
2. bezüglich der bestehenden Eisenbahn-Gesellschaften die ordnungsmäßige Erhaltung der Bahnanlagen und der erforderlichen Betriebsmittel nebst der Erfüllung der den Eisenbahnbetrieb einschließlich des Tarifwesens betreffenden gesetzlichen und statutarischen Bestimmungen.

Dagegen erachtet die Denkschrift als völlig der staatlichen Genehmigung resp. Kontrole entzogen die Statuten und deren Abänderung, insbesondere die Höhe des Grundkapitals, die Organisation der Verwaltung und die zur Sicherstellung eines ungefährlichen und den Verkehrsinteressen genügenden Bahnbetriebs in den Gesetzen resp. Gesellschaftsstatuten vorgeschriebenen Rücklagen zu den Reserve- resp. Erneuerungsfonds der Bahnen.

Demgegenüber wird in dem allegirten Erlasse in eingehender und zutreffender Weise aus der wirthschaftlichen und öffentlichen Bedeutung der Eisenbahnen, sowie aus der ratio legis motivirt, daß alle diese Gegenstände nach wie vor der Aufsicht und Kontrole des Staates durch das Eisenbahn-Kommissariat unterliegen.

Vergl. ferner noch den auf denselben Gegenstand bezüglichen Erlaß vom 24. Mai 1874 V. 2778 (E.-V.-Bl. 1878 S. 2) und den Erlaß vom 9. März 1879 V. 1296, betreffend die Aufsichtsbefugniß des Eisenbahn-Kommissariats hinsichtlich der Handhabung des Gütertarifwesens:

beauftragten Bahnbeamten[31]), während den Königlichen Regierungen, außer den Expropriationen und der Ausübung der Polizeistrafgewalt,

---

„Die seitens der Königlichen Eisenbahn-Kommissariate seither geübte Aufsicht über die Handhabung des Gütertarifwesens bei den unterstellten Privatbahnverwaltungen ist in der Regel auf die Einforderung von Berichten und Nachweisen beschränkt und nur selten auf nähere Untersuchungen durch Einsicht der Akten, der Abrechnungen und der in der Güterexpedition geführten Journale ausgedehnt worden. Im Interesse einer wirksameren Handhabung des Aufsichtsrechtes der Regierung wird es für unerläßlich erachtet, daß das Königliche Eisenbahn-Kommissariat sich über den gehörigen Vollzug der das Gütertarifwesen betreffenden Bestimmungen in den geeigneten Fällen durch eine von einem Kommissare desselben vorzunehmende Revision der Buch- und Rechnungsführung und sonstige zweckentsprechende Erhebungen an Ort und Stelle Ueberzeugung verschafft. Des Besonderen empfiehlt es sich, bei Verstößen gegen die bestehenden Vorschriften, unzulässigen Abweichungen von den tarifarischen Bestimmungen, Bevorzugungen einzelner Transportinteressenten im Wege sog. Refaktien u. s. w., welche zur Anzeige gebracht sind, die Untersuchung durch einen Kommissar des Königlichen Eisenbahn-Kommissariats eintreten zu lassen, sonst sich auf die bloße Einforderung bezüglicher Berichte zu beschränken."

[31]) Durch Erlaß des Ministers für Handel ꝛc. und des Innern vom 30. Mai 1850 (Min.-Bl. d. i. V. S. 194 Nr. 250) ist die Beaufsichtigung der Bahnpolizeibeamten der Privatbahnen den Eisenbahn-Kommissariaten übertragen (s. Bessel u. Kühlwetter, II. S. 45). Diese sind hiernach Aufsichtsbehörden im Sinne des § 72 des Bahnpolizei-Reglements bezw. § 53 der Bahnordnung für deutsche Bahnen untergeordneter Bedeutung. Sie sind befugt zur Entscheidung von Beschwerden gegen bahnpolizeiliche Verfügungen der Privatbahn-Verwaltungen, zur Forderung auf Entfernung von Bahnpolizeibeamten aus bahnpolizeilichen Funktionen, sowie zur Verhängung von Ordnungsstrafen gegen dieselben, mit Ausnahme des Betriebsdirektors (Erlaß vom 20. Juli 1870, Micke, S. 396) jedoch letzteres nicht unmittelbar, sondern durch Vermittelung der betreffenden Direktionen (Erlaß vom 7. Oktober 1871 eod. S. 406), außer wenn dieselben sich weigern, der bezüglichen Weisung nachzukommen (Erlaß vom 14. November 1879 eod. S. 416). Ein direktes Eingreifen in den Betrieb ist den Eisenbahn-Kommissariaten nicht gestattet. Wenn auch die Eisenbahn-Kommissariate die Entfernung unbrauchbarer Bahnpolizeibeamten, nöthigenfalls unter Anordnung sofortiger Suspension derselben vom Dienst, zu verlangen berechtigt sind, so steht doch den Mitgliedern des Kommissariats nicht die Befugniß zu, in den Bahnbetrieb unmittelbar einzugreifen und bei ihren Bereisungen, sofern Betriebsstörungen oder sonstige außerordentliche Ereignisse vorfallen, ihrerseits ohne Weiteres die zur Abhülfe nöthigen Anordnungen zu treffen. (Erl. vom 14. Mai 1859 eod. S. 395).

In Betreff des Verfahrens bei der Vereidigung der Bahnpolizeibeamten der Privatbahnen ist bestimmt, daß alle Anträge auf Vereidung der bei den nicht unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen anzustellenden Bahnpolizeibeamten zunächst dem betreffenden Eisenbahn-Kommissariate bezw. Eisenbahn-Kommissar eingereicht und durch diese der betreffenden Bezirksbehörde vorgelegt werden.

Den desfallsigen Anträgen sind stets die Qualifikationsnachweisungen für die zu vereidenden Beamten beizufügen. Die Prüfung der Qualifikation nach Maßgabe der beigefügten Atteste hat seitens der Eisenbahn-Kommissariate und Eisenbahn-Kommissarien unbedingt stattzufinden:

1. Bei Vereidung der im § 72 des Bahnpolizei-Reglements sub 1 bis incl. 4 und sub 7 aufgeführten Beamten.
2. Bei den übrigen Bahnpolizeibeamten, sofern und soweit die Bahnverwaltung konzessionsmäßig die Verpflichtung übernommen hat, diese Beamten aus den anstellungsberechtigten Militäranwärtern zu wählen.

namentlich die wegen der Bahnanlage nothwendige Regulirung der Wege-, Bewässerungs- und Vorfluthsangelegenheiten verbleibt.[31a])

Die im § 22 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 erwähnte Revision einer im Bau vollendeten Eisenbahn-Anlage ist von Kommissarien der betreffenden Kgl. Regierung und des Eisenbahn-Kommissariats gemeinschaftlich vorzunehmen.[32])

Auf Grund des gemeinschaftlichen Gutachtens hat sodann der Minister der öffentlichen Arbeiten (s. oben S. 42 und Abschnitt VI Th. c.) über die Zulässigkeit der Betriebseröffnung zu befinden.[33])

In Angelegenheiten, bei welchen das Ressort der Kgl. Regierungen und das des Eisenbahn-Kommissariats sich berührt, wie bei der Prüfung des Bauprojekts[34]) und der Untersuchung von Unglücksfällen

---

In diesen sub 2 genannten Fällen ist jedoch die Prüfung der Qualifikationsatteste nur insofern unbedingt erforderlich, als sich dieselbe auf das Vorhandensein der konzessionsmäßigen Voraussetzung der Anstellung erstreckt.

Abgesehen von den vorstehend sub 1 und 2 genannten Fällen muß es dem Ermessen der Eisenbahn-Kommissariate und Eisenbahn-Kommissarien überlassen werden, inwieweit dieselben eine Prüfung der Qualifikation der zu vereidenden Beamten eintreten lassen wollen.

[31a]) Siehe Anm. 40, 42 und 43.

[32]) Durch den Erlaß vom 8. Januar 1849 II 2754 (Min.-Bl. d. i. V. 1849 S. 25) ist die polizeiliche Prüfung und Untersuchung der Lokomotiven der Privateisenbahnen den Eisenbahn-Kommissariaten übertragen und sind bezügliche Anträge an diese zu richten. Durch Erlaß vom 25. Oktober 1879 (Micke S. 416) ist ihnen auch die Entscheidung darüber, ob zur Führung einer Arbeitszuglokomotive auf einer der Aufsicht des Kommissariats unterstellten Neubaustrecke ein nicht geprüfter Führer zuzulassen ist, übertragen.

[33]) Siehe oben Anm. 13 und die dort alleg. Erlasse vom 5. Februar und 5. März 1858 sowie 9. März 1876 betr. die Genehmigung zur Inbetriebnahme neuer Bahnstrecken durch den Minister.

[34]) Die Mitwirkung und Betheiligung der Eisenbahn-Kommissariate einerseits und der Landespolizeibehörden andererseits an der Feststellung der Projekte, Genehmigung der Inbetriebnahme, polizeiliche Aufsicht über Bau und Betrieb von Privatgeleisen für industrielle, bergbauliche ꝛc. Zwecke ist nach mehrfachen Aenderungen (s. Erlaß vom 20. August 1875, Micke, S. 424 und 30. Juni 1881 E.-V.-Bl. 1881 S. 224) nunmehr durch den Erlaß vom 22. Dezember 1882 (E.-V.-Bl. 1883 S. 1) dahin definitiv geregelt, daß die Bauprojekte für Privatgeleise, welche an eine dem öffentlichen Verkehre dienende Eisenbahn anschließen, der Genehmigung der Eisenbahn-Aufsichtsbehörde überall nicht mehr unterliegen, auch zur Inbetriebnahme der Privatgeleise die Genehmigung der Eisenbahn-Aufsichtsbehörde nicht weiter erforderlich ist, eine Mitwirkung der letzteren bei Anlage von derartigen Privatgeleisen überhaupt nur insoweit einzutreten hat, als die Eisenbahnaufsichtsbehörde über das Gesuch der betreffenden Eisenbahnverwaltung, den beabsichtigten Anschluß eines Privatgeleises an die Eisenbahn gestatten und Eisenbahnmaterial auf das Privatgeleise übergehen lassen zu dürfen, zu befinden hat; und daß ferner eine bahnpolizeiliche Beaufsichtigung des Baues und Betriebes von Privatgeleisen durch die Eisenbahnaufsichtsbehörden oder Königlichen Eisenbahn-Direktionen nicht mehr stattfindet, jene Beaufsichtigung vielmehr in allen Fällen den Lan-

und Vergehen[35]), haben beide Behörden sich miteinander zu benehmen.[36])

---

despolizeibehörden bezw. — wenn und soweit die Geleise innerhalb derjenigen Werke liegen, welche unter der Aufsicht der Behörden stehen — den Bergbehörden obliegt, sowie daß den Eisenbahn-Kommissariaten und — in Fällen, in welchen es sich um den Anschluß an eine Staats- oder unter Staatsverwaltung stehende Eisenbahn handelt, — den Königlichen Eisenbahn-Direktionen die Entscheidung über die Zulässigkeit des Ueberganges nicht nur der Eisenbahnwagen, sondern auch der Eisenbahnlokomotiven übertragen ist.

Im Anschluß daran wird in dem Erlasse vom 29. Mai 1883 (Micke S. 426) noch erläuternd bemerkt, daß durch den Generalerlaß vom 22. Dezember 1882 den Landespolizeibehörden resp. Ortspolizeibehörden die Aufsicht über alle Privatanschlußgeleise, also auch über solche Anschlußgeleise hat gesichert werden sollen, welche von der Staats- oder Privatverwaltung der anstoßenden Hauptbahn betrieben werden. Die betreffende Bestimmung beruht auf der Erwägung, daß das Gesetz vom 3. November 1838, durch welches besondere Behörden für die Ausübung des Aufsichtsrechts des Staats über die Eisenbahnunternehmungen vorgesehen worden sind, sich nur auf die dem öffentlichen Verkehr dienenden, landesherrlich konzessionirten Eisenbahnunternehmungen bezieht und daß bei dem Mangel besonderer, die Verhältnisse der nicht zu jener Kategorie gehörenden Eisenbahnen regelnden gesetzlichen Bestimmungen zur Beaufsichtigung der als reine Privatanlagen meist gewerblicher Art sich darstellenden Anschlußgeleise, und zwar gleichviel, ob solche von einem Privaten oder einer Königlichen Eisenbahnverwaltung betrieben werden, nicht die Eisenbahnaufsichtsbehörden, sondern diejenigen sonstigen Polizeibehörden gesetzlich berufen erscheinen, deren Geschäftskreis im einzelnen Fall durch das betreffende Anschlußgeleise berührt wird.

Siehe ferner oben Anm. 8 u. 32, ferner § 16 II u. IV sowie Absch. V Th. b. Es entspricht nicht der Stellung der Eisenbahn-Kommissariate, welchen in Gemäßheit des § 46 des Ges. vom 3. November 1838 (G.-S. S. 505) und des Regulativs vom 24. November 1848 (M.-Bl. f. d. i. V. S. 390, 391) lediglich die Ausübung des Aufsichtsrechts des Staates über die im Bau oder im Betriebe befindlichen bezw. die bereits konzessionirten Privateisenbahnunternehmungen übertragen ist, wenn dieselben bei der Vorbereitung neuer, noch nicht konzessionirter, für Staats- oder Privatrechnung auszuführender Projekte ihre Mitwirkung eintreten lassen, sofern nicht letztere ministeriell ausdrücklich angeordnet sein sollte. Falls daher die Herstellung neuer Eisenbahnverbindungen durch den Staat oder Privatunternehmer sich nach der Auffassung des Eisenbahn-Kommissariats im öffentlichen Verkehrsinteresse oder aus sonstigen Rücksichten als wünschenswerth herausstellen sollte, so ist in jedem Falle vor allen weiteren Schritten in der Sache vorab ministerielle Bestimmung einzuholen. (Erlaß vom 25. Mai 1880 Micke, S. 417). Die Kommissariate sind aber befugt, Einsicht in alle Baupläne zu fordern und im Weigerungsfalle die Privatbahndirektionen durch Ordnungsstrafen zur Vorlegung der Pläne anzuhalten. (Erlaß vom 8. Oktober 1853 M.-Bl. d. i. V. 1853 S. 247). Vgl. oben Anm. 28.

[35]) Abschn. VII.

[36]) Speziell über die Mitwirkung der Eisenbahn-Kommissariate bei dem auf Antrag einer Privateisenbahnverwaltung eingeleiteten Enteignungsverfahren (s. Abschnitt V Th. b) bestimmt der Cirkul.-Erlaß der Minister für Handel ꝛc. und des Innern vom 7. November 1877 (Min.-Bl. d. i. V. 1878 S. 10 Nr. 11) Folgendes:

Nachdem durch das Gesetz vom 11. Juni 1874 (G.-S. von 1874 S. 221) über die Enteignung von Grundeigenthum das Enteignungsverfahren auch für die Eisenbahn-Gesellschaften eine durchgreifende Aenderung erfahren hat, erscheint es angemessen gegenüber der Bestimmung im § 3 des Regulativs vom 24. November 1848 (M.-Bl. f. d. i. V. pro 1848 S. 390) die Mitwirkung der Eisenbahn-Kommissariate bei dem auf den Antrag einer Privateisenbahnverwaltung eingeleiteten

Bei Unglücksfällen und Vergehen gegen die zur Sicherung der Eisenbahnen und des Betriebs auf denselben bestehenden Polizei- und Kriminalgesetze hat jedoch das Eisenbahn-Kommissariat die nächste Pflicht, für die Aufnahme des Thatbestandes Sorge zu tragen.[36a])

Den Berichten der Königlichen Regierungen an die vorgesetzten Ministerien in Angelegenheiten, die das beiderseitige Ressort berühren, ist die Aeußerung oder das Gutachten des Kommissariats jederzeit beizufügen.[36b])

Enteignungsverfahren anderweit entsprechend zu regeln. Mit Bezugnahme auf § 46 des Gesetzes vom 3. November 1838 (G.-S. pro 1838 S. 505) wird daher Folgendes bestimmt:

1. In dem Verfahren zur Feststellung des Planes (§ 15 bis 23 des Gesetzes vom 11. Juni 1874) findet die Mitwirkung der Eisenbahn-Kommissariate nach Maßgabe folgender Bestimmungen statt:
   a) Bei Anberaumung des Termines zur Erörterung der gegen den vorläufig festgestellten Plan erhobenen Einwendungen (§ 20) ist das zuständige Eisenbahn-Kommissariat sowohl von dem Termine, wie von den zur Erörterung gelangenden Einwendungen zu benachrichtigen, damit dasselbe zur Wahrung des Eisenbahnaufsichtsinteresses geeigneten Falles einen Vertreter zu dem Termine abzuordnen in der Lage ist.
   b) Die im § 3 des Regulativs vom 24. November 1848 vorgeschriebene Vermittlung der Korrespondenz zwischen den Regierungen und den Privateisenbahnverwaltungen durch die Eisenbahn-Kommissariate findet im Planfeststellungsverfahren nur dann statt, wenn die Verfügungen oder Berichte sich auf Einwendungen gegen den vorläufig festgestellten Plan beziehen.
   Hiernach hat namentlich die Zustellung der Entscheidungen über erhobene Einwendungen an die Eisenbahnverwaltung (§ 21 Abs. 2) und ebenso die Einreichung von Rekursbeschwerden oder Beantwortungen der Rekursschrift Seitens der Eisenbahnverwaltung (§ 22) durch die Vermittlung des zuständigen Eisenbahn-Kommissariats zu erfolgen.
2. In dem Verfahren zur Feststellung der Entschädigung (§§ 24—31) findet eine Mitwirkung der Eisenbahn-Kommissariate überhaupt nicht statt.
3. In dem Verfahren zur Vollziehung der Enteignung (§§ 32 bis 38) findet die regulativmäßige Vermittelung der Korrespondenz zwischen den Regierungen und den Eisenbahnverwaltungen durch die Eisenbahn-Kommissariate nur dann statt, wenn in dringlichen Fällen die Enteignung noch vor Erledigung des Rechtsweges (§ 34) erfolgen soll.
   Hiernach hat namentlich die Einbringung der Anträge auf Enteignung, (§ 34 Abs. 1), die Zustellung der Entscheidung über den Antrag an die Eisenbahnverwaltung und die Einreichung der Rekursbeschwerden und der Gegenerklärungen Seitens der Eisenbahnverwaltung (§ 34 Abs. 3) durch die Vermittlung des zuständigen Eisenbahn-Kommissariats zu erfolgen.

[36a]) Vgl.: Erlaß vom 5. Juli 1880 und 19. November 1880 (E.-V.-Bl. 1880 S. 325 und 529); vom 13. Januar 1881 (E.-V.-Bl. 1881 S. 21) und vom 20. April 1883 (E.-V.-Bl. 1883 S. 79).

[36b]) Durch den Erlaß vom 30. Juni 1869 II 9578 wird diese Bestimmung nochmals ausdrücklich in Erinnerung gebracht. Sodann wird durch den Erlaß vom 16. März 1878 (E.-V.-Bl. 1878 S. 89) den Eisenbahn-Kommissariaten aufgegeben alle Berichte, in welchen Fragen erörtert werden, von denen anzunehmen ist, daß sie von allgemeinerem Interesse sind (s. die Aufzählung derselben a. a. O. S. 90), durch die Hand der Ober-Präsidenten an den Minister gelangen zu lassen.

Alle Verfügungen der Königlichen Regierungen an die Vorstände der Eisenbahngesellschaften sind an das Eisenbahn-Kommissariat zu adressiren[36c]), wie auch umgekehrt alle Berichte der Vorstände an die Königl. Regierungen durch das Kommissariat an diese gelangen.[36d])

Nach der Bestimmung des Regulativs vom 24. November 1848 gehörte auch die Ausübung der Disciplinarstrafgewalt gegen Bahnpolizeibeamte zu den von der Regierung und dem Eisenbahncommissariat gemeinschaftlich wahrzunehmenden Befugnissen. Durch das Gesetz vom 21. Juli 1852 betr. die Dienstvergehen der nicht richterlichen Beamten ist aber die Ausübung der Disciplinar-Strafgewalt gegen Bahn-Polizeibeamte den Eisenbahn-Kommissariaten allein beigelegt.[37]) Durch die

---

[36c]) und zwar auch in denjenigen Fällen, in welchen es sich nicht um die Ausübung des Aufsichtsrechts handelt (Erlaß vom 2. März 1856, Micke S. 428).

[36d]) Auch diese Bestimmung ist durch den Erlaß vom 30. Juni 1869 II 9578 zur sorgfältigen Befolgung in Erinnerung gerufen.

[37]) Sie sind Disziplinarbehörden erster Instanz in dem in den §§ 19 u. 24 l. c. bezeichneten Umfange. Nach § 31 l. c. tritt zur Erledigung der Disziplinarsachen der ein für allemal hierzu bestimmte Kommissarius der Regierung, in deren Bezirk das Eisenbahn-Kommissariat seinen Sitz hat, in Berlin der Justiziarius des Polizeipräsidiums ein (Oppenhoff S. 334 Anm. 66). Bessel und Kühlwetter, II S. 57 ff. machen übrigens zutreffend darauf aufmerksam, daß nicht alle in dem Gesetze vom 21. Juli 1852 enthaltenen Bestimmungen auf die Bahnpolizeibeamten der Privateisenbahnen anwendbar sind, z. B. nicht die Bestimmungen, welche sich auf Pensionsansprüche gegen den Staat beziehen, Strafversetzung, Verminderung des Diensteinkommens u. s. w., Strafen, welche mit der Natur des Privat-Dienstvertrages nicht vereinbar sind, können nicht verhängt werden. Ueber die Befugniß zur Verhängung von Arreststrafen, s. Bessel und Kühlwetter a. a. O. S. 59—61, Staats-Minist.-Beschl. vom 26. November 1853 (Min.-Bl. d. i. V. 1854 S. 2), Verf. d. Just.-Min. vom 29. Juli 1851, 12. Juli und 18. August 1852 (Just.-Min.-Bl. 1851 S. 230, 1852 S. 250 und 303).

Auf Grund des § 24 l. c. und des § 3 des Gesetzes vom 8. April 1847 erscheinen die Eisenbahn-Kommissariate auch zur Erhebung des Kompetenzkonfliktes befugt. „Im § 2 des Regulativs, betr. die Eisenbahn-Kommissariate, vom 24. November 1848 — heißt es in dem Erlasse vom 17. Mai 1855 (Micke S. 427) — wird allerdings die Ausübung der Disziplinarstrafgewalt gegen die Bahn-Polizeibeamten als eine Angelegenheit bezeichnet, welche das Ressort der Königlichen Regierungen und der Königlichen Eisenbahn-Kommissariate zugleich berühre. Nachdem aber in dem § 24 des Gesetzes, betreffend die Dienstvergehen der nicht richterlichen Beamten, vom 21. Juli 1852 (G.-S. S. 465) inmittelst die Königlichen Eisenbahn-Kommissariate allein als die Disziplinarbehörde für die ihnen untergeordneten Beamten hingestellt und ausdrücklich als Provinzialbehörden anerkannt sind, kann es nicht weiter in Zweifel gezogen werden, daß künftighin in Fällen der in Rede stehenden Art nicht die Königlichen Regierungen, sondern die Königlichen Eisenbahn-Kommissariate, unter deren Aufsicht und Disziplinargewalt die Eisenbahn-Polizeibeamten stehen, zur Erhebung des Konflikts nach § 1 des Gesetzes vom 13. Februar 1854 berufen sind".

Diese Annahme theilen auch Oppenhoff, S. 482 Anm. 75, Schrötter, S. 187, Bessel und Kühlwetter, II S. 42; jedoch ist nach Meinung der letzteren das Kommissariat nur unter Mitwirkung des für Disziplinarsachen verordneten Regierungskommissars kompetent. Vergl. noch Erk. d. Kompet.-Konfl.-Hofes vom 3. Januar 1857 J.-M.-Bl. S. 250.

Erlasse vom 14. Juni 1875, 21. Februar 1879, 26. Mai 1879 und 17. Januar 1880 sind die Befugnisse der Eisenbahn-Kommissariate behufs der Vereinfachung des Geschäftsganges dahin erweitert worden, daß dieselben über die in diesen Erlassen speciell bezeichneten[38]), bis

---

[38]) Der Erlaß vom 14. Juni 1875 (Min.-Bl. d. i. V. S. 164 ff.) bestimmt: Behufs Vereinfachung des Geschäftsganges will ich die Befugnisse der Eisenbahn-Kommissariate und Kommissarien dahin erweitern, daß die nachbezeichneten, bisher der Entscheidung jener Behörden nicht unterworfenen Anträge der ihrer Aufsicht unterstellten Privateisenbahnverwaltungen fortan bis auf Weiteres in erster Instanz bei jenen Behörden zur Entscheidung — vorbehaltlich des Rekurses an das Ministerium — gelangen sollen:

1. Die Anträge auf die Genehmigung der Projekte für den Umbau resp. die Erweiterung von Bahnhöfen, wenn die folgenden Voraussetzungen sämmtlich zusammentreffen:
   a) daß es sich um Bahnstrecken handelt, für deren Anlagekapital der Staat eine Zinsgarantie nicht übernommen hat,
   b) daß es sich nur um den Umbau resp. die Erweiterung von Bahnhöfen mit höchstens drei Nebengeleisen — außer den Hauptgeleisen — handelt,
   c) daß die Abzweigungen und Kreuzungen anderer Bahnen bei dem betreffenden Bahnhofe nicht vorhanden, auch voraussichtlich in nächster Zukunft nicht zu erwarten sind,
   d) daß eine Aenderung der in den Hauptgeleisen bestehenden Weichenanlagen nicht damit verknüpft sind,
   e) daß Abweichungen von den durch Erlaß — II. 15973 — vom 12. August 1873 festgesetzten resp. noch festzusetzenden Normen bei den Umgestaltungsprojekten nicht in Aussicht genommen sind,
   f) daß das Expropriationsrecht zur Ausführung der Umgestaltung nicht in Anwendung gebracht werden muß,
   g) daß zwischen der betreffenden Eisenbahnverwaltung resp. dem betreffenden Eisenbahn-Kommissariate oder Kommissarius einerseits und den betreffenden Landespolizei- oder sonstigen etwa betheiligten Behörden oder anderen Bahnverwaltungen andererseits, Differenzen bezüglich der beabsichtigten Umgestaltung nicht stattfinden.

   Copien der demgemäß genehmigten Projekte sind mir mit dem am Schlusse vorgeschriebenen Quartalberichte einzureichen. Die generelle Verfügung vom 26. März 1851 — II. 1150 — wird hierdurch aufgehoben.
2. Die Anträge auf Inbetriebnahme neugebauter zweiter Geleise nach vorschriftsmäßiger Revision derselben.
3. Die Anträge auf Genehmigung der Beschaffung von Betriebsmitteln — Lokomotiven und Wagen nebst Zubehör — falls die Beschaffung für die sub Nr. 1 Litt. a. bezeichneten, mit einer staatlichen Zinsgarantie nicht versehenen Bahnen erfolgen soll und falls ferner die Konstruktion der Betriebsmittel nach von mir bereits genehmigten, mit Rücksicht auf die gemachten Erfahrungen und die Fortschritte der Technik zur Zeit noch als zweckmäßig zu erachtenden Projekten oder nur mit unwesentlichen Abweichungen von letzteren beabsichtigt wird.
4. Die Anträge auf Genehmigung von Fahrplanänderungen oder Ergänzung für Lokal- (d. h. den Bezirk einer Verwaltung nicht überschreitenden) Züge, falls dieselben auf den Lauf der über mehrere Bahnen durchgehenden Züge oder auf den Anschluß an Züge anderer Bahnen nicht von Einfluß sind und die Postverwaltung — soweit dieselbe dabei berührt wird — sich mit den

dahin der Entscheidung eigener Behörden nicht unterworfenen Anträge der ihrer Aufsicht unterstellten Privatbahnen in erster Instanz — unter Vorbehalt des Rekurses an das Ministerium — zu entscheiden haben.

Abänderungen ausdrücklich einverstanden erklärt hat. Durch eine Fahrplanänderung darf somit kein bestehender Anschluß auf einer unmittelbaren (eigenen oder fremden) Anschlußbahn oder auf den an letztere anschließenden Bahnen beseitigt werden. Die genehmigten Fahrplanänderungen sind mir und dem Reichseisenbahnamte unverzüglich anzuzeigen.

5. Die Anträge auf Genehmigung der Dienstinstruktionen der Beamten — insoweit die Genehmigung überhaupt erforderlich ist — mit Ausnahme der meiner Genehmigung auch ferner unterliegenden Instruktionen für die von mir zu bestätigenden Direktionsmitglieder resp. Oberbeamten der Bahnen."

Diese Befugnisse sind sodann durch den Erlaß vom 21. Februar 1879 (Micke, S. 412 f.) noch ausgedehnt auf

6. Feststellung der Projekte für Niveaukreuzungen von Lokomotivbahnen durch Pferdebahnen;
7. Feststellung der Projekte für Errichtung von Centesimalwaagen, Krahnen und ähnlichen mechanischen Anlagen auf Bahnhöfen nebst den zugehörigen Geleisanlagen, sofern letztere nicht eine Aenderung der in den Hauptgeleisen liegenden Weichenverbindungen erfordern;
8. Genehmigung der Signalordnungsbestimmungen für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung;

und zugleich ist erläuternd bemerkt, daß in den Fällen, in welchen das Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 4. Januar 1875 nicht die Entscheidung der „Landesaufsichtsbehörde", sondern lediglich die der „Aufsichtsbehörde" ohne nähere Bezeichnung der letzteren vorsieht, die Königlichen Eisenbahn-Kommissariate und Kommissarien in Betreff der ihnen unterstellten Privateisenbahnen als die erstinstanzlichen Aufsichtsbehörden anzusehen sind, mit Ausnahme der im § 3 Abs. 4 und § 27 Abs. 3 bezeichneten Fälle, in welchen die Entscheidung auch ferner dem Minister der öffentlichen Arbeiten vorbehalten bleibt. In gleicher Weise sind in denjenigen Fällen, in welchen die Entscheidung an die Zustimmung des Reichseisenbahnamts geknüpft ist (§ 5 Abs. 2 und § 34 Abs. 1 l. c.), die betreffenden Anträge zunächst dem Minister der öffentlichen Arbeiten vorzulegen.

Ferner ist im Anschluß daran in dem Erlasse vom 26. Mai 1879 (Micke, S. 414, 415) bestimmt, daß die in den §§ 6 und 27 der Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 der „Landesaufsichtsbehörde" vorbehaltene Entscheidung von den Königlichen Eisenbahn-Kommissariaten und Kommissarien in erster Instanz für die ihnen unterstellten Privateisenbahnen zu treffen ist; die nach § 7 Alinea 1 bezüglich der Sicherheitsvorrichtungen an Wegen zu erlassenden Bestimmungen sind von der Landespolizeibehörde nach Benehmen mit den vorgenannten Bahnaufsichtsorganen zu treffen. In den in den §§ 1, 2, 24, 41 und 55 vorgesehenen Fällen bleibt auch ferner die Entscheidung des Ministers der öffentlichen Arbeiten einzuholen.

Endlich giebt der Erlaß vom 17. Januar 1880 (Micke, S. 416) den Eisenbahn-Kommissariaten die Befugniß, die in den Reskripten vom 14. Juni 1875 — V. 1809 — und vom 21. Februar 1879 — $\frac{\text{V. 7241}}{\text{II. 18418.}}$ — dem Ministerium vorbehaltene Genehmigung der Anlage resp. der Modifikation von Weichen in den Hauptgeleisen nebst den zugehörigen Geleiseanlagen nach sorgfältigster Prüfung unter eigener Verantwortlichkeit selbstständig unter der Voraussetzung zu ertheilen,

1. daß innerhalb der Bahnhöfe durch die projektirte Weichenanlage resp. Modifikation die Betriebsverhältnisse auf dem betreffenden Bahnhofe nicht wesent-

VI.

Die Landes-Verwaltungs- und Polizeibehörden[39]) üben den Staats- und Privat-Eisenbahnen gegenüber alle diejenigen

---

lich verändert, namentlich bereits bestehende oder zur Ausführung genehmigte Centralweichenstellapparate nicht alterirt werden;

2. daß außerhalb der Bahnhöfe alle für die Sicherheit des Betriebes erforderlichen und zweckmäßigen Vorsichtsmaßregeln mit größter Sorgfalt erwogen und getroffen, die Abzweigungen auf freier Bahn daher in der Regel mit Abschlußtelegraphen und Sprechapparaten versehen und in jedem Falle mit einem besonderen verantwortlichen Beamten besetzt werden.

[39]) Die wichtigeren bezüglichen Gesetze u. Verordnungen über ihre Organisation und Kompetenz sind: Verordnung wegen verbesserter Einrichtung der Provinzial-Polizei- und Finanzbehörden vom 16. Dezember 1808 (Rabe, Bd. 9 S. 468). Verordnung wegen verbesserter Einrichtung der Provinzialbehörden vom 30. April 1815 (G.-S. S. 85). Verordnung betr. die Instruktion zur Geschäftsführung der Regierungen in den Kgl. Preußischen Staaten vom 23. Oktober 1817 (G.-S. 1817 S. 248). Verordnung betr. die Instruktion für die Ober-Präsidenten vom 31. Dezember 1825 (G.-S. 1826 S. 1). Kabinets-Ordre betr. eine Abänderung in der bisherigen Organisation der Provinz.-Verwalt.-Behörden vom 31. Dezember 1825 (G.-S. 1826 S. 6). Geschäftsanweisung für die Regierungen vom 31. Dezember 1825. (v. Kamptz, Annalen, Bd. 8 S. 821.) Verordnung vom 7. Jan. 1852. Ueber die Organisation der Verwaltungsbehörden der Hohenzollerschen Lande (G.-S. S. 35 und zugehör. Kab.-Ord. v. 18. Jan. 1854, G.-S. S. 47.) Verordn. vom 22. Febr. 1867 betr. die Organisation der Verw.-Behörd. in Hessen, Nassau, Frankfurt und den bisher. Bayr. u. Großherz. Hess. Gebietstheilen (G.-S. S. 273). Erl. v. 21. Juni 1868 betr. d. Wirkungskreis des Ober-Präsid. und Einricht. einer Regierung in Schleswig-Holstein (G.-S. 1868 S. 620). Erl. v. 25. Jan. 1869 betr. d. Organisation der Verwalt. in Waldeck u. Pyrmont (G.-S. 1869 S. 347). Kreisordnung für die Provinzen Preußen, Brandenburg, Pommern, Posen, Schlesien und Sachsen vom 13. Dezember 1872 (G.-S. S. 661) und Novelle vom 19. März 1881 (G.-S. 1881 S. 155). Provinzialordnung f. d. Provinzen Ost- und Westpreußen, Brandenburg, Pommern, Schlesien u. Sachsen v. 29. Juni 1875 (G.-S. S. 335) und Novelle v. 22. März 1881 (G.-S. S. 176). Gesetz betr. die Verfassung der Verwaltungsgerichte und das Verwaltungsstreitverfahren vom 3. Juli 1875 (G.-S. S. 375). Gesetz betr. die Zuständigkeit der Verwaltungsbehörden und der Verwaltungsgerichtsbehörden im Geltungsbereiche der Provinzialordnung vom 29. Juni 1875. Vom 26. Juli 1876 (G.-S. S. 297). Verordnung betr. das Verwaltungszwangsverfahren wegen Beitreibung von Geldbeträgen vom 7. September 1879 (G.-S. S. 591). Gesetz über die Organisation der allgem. Landesverwaltung vom 26. Juli 1880 (G.-S. S. 291). Gesetz zur Abänderung und Ergänzung des Ges. betr. d. Verfass. der Verwaltungsgerichte und das Verwaltungsstreitverfahren v. 3. Juli 1875 u. Einführung desselben in den gesammten Umfang der Monarchie vom 2. August 1880 (G.-S. S. 327). Neue Organisation durch das Gesetz über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (zunächst noch nicht eingeführt in Posen, Schleswig-Holstein, Hannover, Hessen-Nassau, Westfalen und Rheinprovinz, s. § 155 l. c. G.-S. 1883 S. 195) und Gesetz über die Zuständigkeit der Verwaltung und Verwaltungsgerichtsbehörden vom 1. August 1883 (G.-S. S. 237). Kreisordnung für die Provinz Hannover v. 6. Mai 1884 (G.-S. S. 181). Gesetz über die Einführung der Provinzialordnung vom 29. Juni 1875 in die Provinz Hannover vom 7. Mai 1884 (G.-S. S. 237). Kreisordnung für die Provinz Hessen-Nassau vom 7. Juni 1885 (G.-S. S. 193) und Gesetz über die Einführung der Provinzialordnung in die Provinz Hessen-Nassau vom 8. Juni 1885 (G.-S. S. 242).

Vgl. hierzu noch v. Brauchitsch, Die neuen Preuß. Verwaltungs-Gesetze. 3 Bde. Berlin 1884. v. Stengel, Die Organisation der Preuß. Verwaltung. Leipzig 1884.

Aufsichtsbefugnisse aus, welche dem Staate nach den allgemeinen Landesgesetzen in landespolizeilicher Hinsicht über Actiengesellschaften und Verkehrs-Anstalten bezw. Unternehmungen überhaupt zustehen, soweit diese Befugnisse nicht nach Vorstehendem (s. I—V S. 34—55) anderen Organen der staatlichen Aufsichtsgewalt ausdrücklich zugewiesen sind. Mit dieser Modifikation steht den Landes-Verwaltungs- und Polizeibehörden hiernach vornehmlich zu:

1. die allgemeine landespolizeiliche Aufsicht, das Polizeiverordnungsrecht in Betreff des Baues, Betriebes und der Verwaltung, sowie die Ausübung der Polizeistrafgewalt.[40])
2. die Mitwirkung bei der Prüfung der Konzessionsanträge und Feststellung der Projekte.[41])
3. die Leitung der Vorarbeiten und des Enteignungsverfahrens nach Maßstabe des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874.[42])
4. die wegen der Bahnanlage nothwendige Regulirung der Wege-, Bewässerungs- und Vorfluths-Angelegenheiten.[43])

Die Befugnisse zur Erhebung des Kompetenzkonflikts (Ges. v. 8. April 1847, G.-S. S. 170. Ges. v. 13. Februar 1854, G.-S. S. 86. Verordn. v. 20. Sept. 1867, G.-S. S. 1515 u. Verordnung v. 1. Aug. 1879, G.-S. S. 573) sowie die Disciplinarbefugnisse (Ges. v. 21. Juli 1852, G.-S. S. 465) und die Befugnisse aus der Verordnung vom 24. Januar 1844 über die Festsetzung und den Ersatz der bei Kassen und anderen Verwaltungen vorkommende Defekte (G.-S. 1844 S. 52) sind auf die Königl. Eisenbahn-Direktionen bezw. die Eisenbahn-Kommissariate übergegangen (s. oben Anm. 22, 24 und 37).

[40]) Vgl. Anm. 39 und die §§ 132 f., 137 f. des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (G.-S. S. 195). Sodann insbesondere: Verordnung vom 7. Febr. 1837 über die Befugniß der Regier. zu Bestimmungen über die äußere Heilighaltung der Sonn- und Festtage (G.-S. 1837 S. 19). Verordnung betreffend die beim Bau von Eisenbahnen beschäftigten Handarbeiter vom 21. Dezember 1846 (G.-S. 1847 S. 21). Gesetz über die Zulässigkeit des Rechtswegs in Bezug auf polizeiliche Verfügungen vom 11. Mai 1842 (G.-S. S. 192). § 1 Al. 2 des Regulativs vom 24. Novbr. 1848 (Min.-Bl. d. i. V. 1848 S. 390). Gesetz vom 11. März 1850 über die Polizeiverwaltung (G.-S. S. 265). Gesetz v. 14. Mai 1852 über die vorläufige Straffestsetzung wegen Uebertretungen (G.-S. S. 245). Verordnungen vom 20. September 1867 über die Polizeiverwaltung in den neu erworbenen Landestheilen (G.-S. 1867 S. 1529). Gesetz betr. den Erlaß polizeilicher Strafverfügungen wegen Uebertretungen vom 23. April 1883 (G.-S. S. 65).

[41]) Siehe § 16 II—IV und oben Anmerk. 7 und 34. §§ 1 ff. Gesetz vom 3. November 1838. Instruktion vom 30. November 1838 (Kamptz, Annalen Bd. 22 S. 211, Erlaß der Minister des Innern und der Polizei und der Finanzen vom 23. September 1840 [Min. Bl. d. i. V. 1840 S. 420]).

[42]) Siehe Anmerkung 36 und den dort citirten Erlaß vom 7. Novbr. 1877, ferner Abschnitt V Theil b und die §§ 5, 15 f., 18 f., 21, 24 f., 29, 32, 34 des Enteign.-Ges. vom 11. Juni 1874. §§ 150 ff. Zuständig.-Gesetz vom 1. August 1883 (G.-S. 1883 S. 237 f.)

[43]) § 14 Eisenbahn-Gesetz vom 3. November 1838. § 14 Enteign.-Gesetz vom 11. Juni 1874. § 1 Al. 2 des Regulativs vom 24. November 1848 (Min.-Bl. d. i. V. 1848 S. 390). §§ 55—95, § 158 Zuständ.-Gesetz vom 1. August 1883. (G.-S. 1883 S. 237 f.)

5. die Mitwirkung bei der Prüfung der im Bau vollendeten Eisenbahnanlagen und der Betriebseröffnung.[44])
6. die Wahrung der Rechte des Publikums den Eisenbahnen gegenüber.[45])

§ 13. Das Eisenbahnhoheitsrecht des Deutschen Reichs.

Mit dem Eisenbahnhoheitsrechte des Preußischen Staates über die Preußischen Eisenbahnen konkurrirt das Eisenbahnhoheitsrecht des Deutschen Reichs. (§ 10 S. 36.)

Das Eisenbahnhoheitsrecht des Deutschen Reichs umfaßt folgende Rechte:

1. Das Recht der Eisenbahngesetzgebung.
2. Das Recht der Konzessionirung.
3. Das Recht der Aufsicht über Bau, Betrieb und Verwaltung.
4. Das Recht der Kontrole über das Tarifwesen.
5. Das Recht der besonderen Inanspruchnahme der Eisenbahnen für einzelne Zweige der Reichsverwaltung.

1.

Das Recht der Eisenbahngesetzgebung ist dem Reiche durch Artikel 4 Nr. 8 der Reichsverfassung verliehen. Artikel 4 Nr. 8 bestimmt, daß im ganzen Reichsgebiete (mit der für Bayern gegebenen Beschränkung)[1]) das Eisenbahnwesen der Beaufsichtigung Seitens des Reichs und der Gesetzgebung desselben im Interesse der Landesvertheidigung und des allgemeinen Verkehrs unterliegt. Nicht in Bezug

---

[44]) Siehe Anm. 13 und Abschn. VI Th. c. § 1 Al. 3 des Regulativs vom 24. November 1848 (Min.-Bl. d. i. V. 1848 S. 390).

[45]) § 1 Al. 1 des Regulativs vom 24. November 1848 (Min.-Bl. d. i. V. 1848 S. 390). Die Befugniß der Regierung aus § 35 des Eisenbahn-Gesetzes vom 3. November 1838, Streitigkeiten über die Anwendung der Tarife zu entscheiden, ist durch § 159 Al. 2 des Zuständigkeits-Gesetzes vom 1. August 1883 (G.-S. 1883 S. 237 f.) auf den ordentlichen Richter übergegangen.

[1]) Die dem Reiche in den Artikeln 42—46 der Reichsverfassung beigelegten Rechte (s. S. 60 ff.) hinsichtlich des Eisenbahn-Wesens haben für Bayern keine Geltung. Dem Reiche steht jedoch auch Bayern gegenüber das Recht zu, im Wege der Gesetzgebung einheitliche Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der für die Landesvertheidigung wichtigen Eisenbahnen aufzustellen. Die Bestimmungen der Art. 41 und 47 sind auf Bayern anwendbar. (Laband I. S. 116; II. S. 362, 369. v. Rönne, D. St.-R. 2. Aufl. II. 1. S. 315, 316. Pr. St.-R. 4. Aufl. IV S. 577.)

auf das gesammte Eisenbahnwesen ist die Aufsichts- und Gesetzgebungsgewalt des Reichs geschaffen, sondern nur in zwei Richtungen: im Interesse der Landesvertheidigung und des allgemeinen Verkehrs; insoweit jedoch unbeschränkt. Wenn also in Ausführung des Artikel 4 Nr. 8 die Artikel 41—47 der Reichsverfassung eine Reihe von Aufsichts- und Gesetzgebungsbefugnissen des Reichs im Einzelnen aufzählen, so ist diese Aufzählung doch nicht als erschöpfend anzusehen.[2]) Sie deutet vielmehr nur im Einzelnen die Direktive an, in welcher sich im Wesentlichen die Gesetzgebungs- und Aufsichtsgewalt des Reiches zu bewegen hat.

2.

Das Recht der Konzessionirung ist dem Reiche durch Artikel 41 der Reichsverfassung übertragen worden. Darnach können Eisenbahnen, welche im Interesse der Vertheidigung Deutschlands oder im Interesse des allgemeinen Verkehrs für nothwendig erachtet werden, kraft eines Reichsgesetzes[3]) auch gegen den Widerspruch der Bundesglieder, deren Gebiet die Eisenbahnen durchschneiden, unbeschadet der Landeshoheitsrechte,[4]) für Rechnung des Reichs angelegt oder an Privatunternehmer zur Ausführung konzessionirt und mit dem Expropriationsrechte ausgestattet werden.[5]) Jede bestehende Eisenbahn-

---

[2]) v. Rönne, D. St.-R. 2. Aufl. II. 1. S. 316. Laband II S. 359 u. Anm. 2. Ueber die Unzulänglichkeit dieser Bestimmungen in Betreff der reichsstaatsrechtlichen Organisation des deutschen Eisenbahnwesens und über die — bisher vergeblichen — Bemühungen, eine solche zu schaffen: von Rönne a. a. O. S. 328 bis 332; Laband II. S. 358, 359 Anm. 1—5. Hänel, Studien zum Deutschen Staatsrecht, II. 1 H. S. 73, 81—84. Schott in Endemann's Handb. des Handelsr. Bd. 3 § 352 S. 464 f. Fischer in Holtzendorff's Jahrb. II S. 212. Perrot, Eisenbahnpolitik. S. 63. Wagner, Finanzwissensch. 3. Aufl. S. 780, 781.

[3]) Entweder eines Spezialgesetzes oder des allgemeinen Reichshaushalts-Etatgesetzes. Durch den Erlaß des Gesetzes wird zugleich über die Nothwendigkeit der betr. Bahn im Interesse der Landesvertheidigung oder des gemeinsamen Verkehrs entschieden. Laband I. 196, 197, 341, 342, 579; II. S. 59, 64, 360, 361. von Rönne, D. St.-R. II. 1. S. 319. Seydel, Komm. z. Verf.-Urk. S. 189. Die Konzessionsbefugniß beschränkt sich nicht auf Bahnen, welche die Gebiete mehrerer Bundesstaaten durchschneiden, sondern erstreckt sich auch auf Bahnen, welche innerhalb des Gebietes eines einzelnen Bundesstaates anzulegen sind. Denn auch diese können im Interesse des gemeinsamen Verkehrs zc. nothwendig sein. (Fischer in v. Holtzendorff's Jahrb. I. S. 413. Mohl, D. St.-R., S. 214 Note 1. von Rönne, D. St.-R., II. 1. S. 319 Note 2. — Dagegen Riedel, R.-Verf.-Urk., Art. 41 S. 126 Note 2.)

[4]) S. §§ 11, 12 — insoweit sie nicht durch die gemäß Art. 41 dem Reiche verliehenen Befugnisse ausdrücklich oder der Natur der Sache nach auf dieses übertragen sind. Laband II. S. 361.

[5]) Das Reich verleiht durch Gesetz (s. Note 3) sowohl die Konzession wie das Expropriationsrecht. Für das Verfahren und die Entschädigungsgrundsätze sind, wenn sie nicht durch jenes Reichsgesetz zugleich speziell geregelt, die Expropriations-

verwaltung ist verpflichtet, sich den Anschluß neu angelegter Bahnen auf Kosten der letzteren gefallen zu lassen.[6]) Die gesetzlichen Bestimmungen, welche bestehenden Eisenbahnunternehmungen ein Widerspruchsrecht gegen die Anlegung von Parallel- oder Konkurrenzbahnen einräumen, werden, unbeschadet bereits erworbener Rechte, für das ganze Reich aufgehoben. Ein solches Widerspruchsrecht kann auch in den künftig zu ertheilenden Konzessionen nicht weiter verliehen werden.[7])

3.

Das Recht der Beaufsichtigung über Bau, Betrieb und Verwaltung ist dem Reiche generell durch Artikel 4 Ziffer 8 (s. vorstehend Ziff. 1. S. 58) und sodann in näherer Ausführung durch die Artikel 42, 43 und 44 der Reichsverfassung gegeben. Nach Artikel 42 verpflichten sich die Bundesregierungen, die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz verwalten und zu diesem Behuf auch die neu herzustellenden Bahnen nach einheitlichen Normen anlegen und ausrüsten zu lassen.[8])

---

gesetze der von der Bahn berührten Bundesstaaten (für Preußen: Gesetz vom 11. Juni 1874 s. Abschn. V. Theil b) maßgebend. (von Rönne, D. St.-R., II. 1. S. 319, 320. Laband II. S. 361, 362 Note 2.) Mit Unrecht bestreitet Seydel's Komm. S. 189 die Befugniß des Reichs zum Erlasse spezieller oder genereller Expropriationsnormen. Das Recht des Reiches zur Konzessionirung involvirt auch das Recht zur Gestattung der Vorarbeiten (Abschn. III. § 16 IIb). Denn anderenfalls würde das Konzessionsrecht illusorisch sein. (Laband II. S. 361 Note 2.)

[6]) Eine analoge Vorschrift enthält bereits § 45 des Eisenbahn-Gesetzes vom 3./11. 1838. (S. Abschn. VIII. Theil a.) Nur ist im Art. 41 der Reichs-Verfassung die Pflicht der Anschluß suchenden Bahn zur alleinigen Tragung der Kosten besonders zum Ausdruck gelangt. Auch ist die Pflicht, die Mitbenutzung bezw. den eigenen Transportbetrieb auf einzelnen Strecken, Bahnhöfen zu gestatten (§§ 26, 27, 45 Gesetz vom 3./11. 1838) nicht damit verknüpft. Die Pflicht, Anschluß zu gewähren, trifft auch die Staatseisenbahnen und involvirt, soweit es sich um den Anschluß von Bahnen benachbarter Staaten handelt, eine Beschränkung der Landeshoheitsrechte. (Laband II. S. 362. v. Rönne, Pr. St.-R., 4. Aufl. IV. S. 577, 582.)

[7]) Eine derartige gesetzliche Bestimmung enthält z. B. § 44 des Preuß. Eisenbahn-Gesetzes v. 3./11. 1838 (s. Abschn. VIII. Theil a). Darnach darf die Anlage einer Parallelbahn binnen 30 Jahren nach Eröffnung einer Bahn nicht zugelassen werden. „Bereits erworbene Rechte" im Sinne des Art. 41 der R.-Verfassung sind nicht bloß diejenigen, welche auf speziellem Rechtstitel (Privileg, Vertrag 2c.) beruhen, sondern auch die aus allgemeinen Gesetzen, Verordnungen 2c. hervorgegangenen (v. Rönne, D. St.-R., II. 1 S. 325 Note 6, 7. Seydel S. 190. — Anderer Meinung Laband S. 352 Ziffer 3). Weder die Einzelstaaten noch das Reich sind seit Emanation der Verfassung befugt, einer Eisenbahn ein solches Widerspruchsrecht noch zu verleihen. Das Reich würde nur durch entsprechende Abänderung des Art. 41 der Verfassung die fragliche Befugniß erlangen können.

[8]) Durch Art. 42 ist dem Reiche das Recht zur Beaufsichtigung über Bau Betrieb und Verwaltung der deutschen Bahnen generell zugewiesen. Die Art. 43

Nach Artikel 43 sollen demgemäß übereinstimmende Betriebseinrichtungen getroffen, insbesondere gleiche Bahnpolizei-Reglements ein-

---

bis 46 führen sodann eine Reihe sich hieraus ergebender Befugnisse im Einzelnen an. Das Recht des Reichs ist allerdings im Art. 42 nur indirekt in der Form der Verpflichtung der Bundesregierungen ausgesprochen. Nicht ohne Grund wird diese Form gerügt, weil sie sowohl die Kompetenz des Reichs wie auch die Ausübung derselben sehr unbestimmt läßt und das Recht des Reiches in Frage stellt, selbstständig und direkt auf Grund der Art. 42 ff. mit Gesetzeskraft und als Rechtsnormen allgemeine Vorschriften über Bau, Betrieb und Verwaltung, insbesondere Bahnpolizei- und Betriebsreglements für das Reich zu erlassen. (Laband II. S. 89, 363 ff.) Die Meinung der überwiegenden Mehrheit der Autoren geht daher dahin, daß dem Reiche eine so weit gehende Befugniß durch die Verfassung nicht eingeräumt sei, daß dasselbe vielmehr nur das Recht besitze, die Einzelstaaten auf Grund ihrer in der Verfassung festgestellten Pflicht zur Einführung übereinstimmender allgemeiner polizeilicher Verwaltungsvorschriften anzuhalten, und auch dies nur indirekt, derartig, daß deren formelle Einführung in einer dem Landesrecht entsprechenden Weise durch die einzelnen Bundesstaaten zu bewirken sei und erst dadurch Geltung erlange. Soweit in diesen Vorschriften Rechtsgrundsätze enthalten seien, welche mit zwingenden Vorschriften der Gesetzgebung im Widerspruch ständen, seien sie rechtlich nicht wirksam. Aber auch soweit dieselben — wie vornehmlich im Betriebsreglement — mit den Gesetzen vereinbar, sei ihnen nicht der Charakter von Rechtsnormen, sondern nur von Vertragsbestimmungen beizulegen. (Laband II. S. 89, 90, 365, 366, 373—37. Vgl. auch v. Hahn, Komm. z. H.-G.-B., Vorbemerk. zum 2. Abschnitt des 5. Titels des IV. Buches § 7, 8 S. 694, 695. Puchelt Art. 391 Anm. 6 S. 350, Art. 423 Anm. 3, 4 S. 420, 421. Wehrmann § 2. Thöl Bd. III. § 49 S. 91. Ruckdeschel S. 7 Nr. 2 und in Holtzendorff's Rechtslexikon III. S. 327. Eger, D. Frachtr., III. S. 178. Endemann, Handelsr., S. 223 ff. Goldschmidt in seiner Zeitschr. XXVIII. S. 457.) Von anderen Autoren werden dagegen dem Reiche weitergehende Befugnisse zugestanden; es wird angenommen, daß die Intention der Gesetzgeber jedenfalls dahin gegangen sei, dem Reiche das Recht beizulegen, die Vorschriften zur Ausführung der Art. 42—46 mit Gesetzeskraft zu erlassen und daß es demnach auch die Absicht des Bundesraths gewesen sei, die betr. Vorschriften mit gesetzlicher Geltung auszustatten und daß ihm die Kompetenz hierzu zustehe. (Schott in Endemann's Handb. d. Handels-R. Bd. 3 § 352 S. 464, 465 nennt die Vorschriften des Bundesraths „gesetzvertretende" Verordnungen, welche auf Grund seines „mittelbaren" Verordnungsrechtes und der von den Einzelstaaten „erborgten", partikularrechtlichen Kompetenz erlassen seien; — v. Rönne, D. St.-R., II. 1 § 100 S. 321, 322 Note 6 meint, das vom Bundesrath erlassene Reglement will als gesetzliche Norm an die Stelle der früher von den Eisenbahnen selbst in ihren Reglements getroffenen Bestimmungen treten, — eine Unklarheit, welche Laband II. S. 374 Note 1 mit Recht monirt. Vgl. noch Hänel, Studien zum Deutschen Staatsrecht, II. 1 H. S. 73, 81—84.) Auch die Praxis schwankt. Das Reichs-Oberhandelsgericht bezeichnet in einer Entsch. vom 4./5. 1871 (Amtl. Entsch. II. S. 255) das Betriebsreglement als gemäß Art. 45 der Bundesverfassung als Gesetz erlassen, ferner in der Entsch. vom 24./5. 1872 (eod. VI. S. 276) als das gesetzliche Betriebsreglement, während hinwiederum in der Entsch. vom 30. November 1875 (XIX. S. 184) sehr treffend ausgeführt wird, daß die Bestimmungen des Reglements nicht als Rechtsnormen kraft des gesetzgeberischen Willens der Bundesgewalt, sondern nur als Vertragsbestimmungen in Anwendung kommen. Dagegen spricht das Reichs-Oberhandelsgericht in der Entsch. vom 2. Juni 1876 (XXI. S. 60) dem Bundesrathe in Betreff des Bahnpolizeireglements die Befugniß zur direkten Einführung in den Bundesstaaten zu und vindicirt demselben auch zugleich gesetzgeberische Kompetenz, indem es ihn für befugt zum Erlasse von Strafvorschriften erklärt, und ebenso bezeichnet der 3. Strafsenat

geführt werden.[9]) Das Reich hat dafür Sorge zu tragen, daß die Eisenbahnverwaltungen die Bahnen jederzeit in einem die nöthige

---

des Reichsgerichts in der Entsch. vom 24. März 1884 (Entsch. in Straff. Bd. 10 S. 326 f.) das Bahnpolizeireglement als „verfassungsmäßig vom Bundesrath mit Gesetzeskraft erlassen" und eine im § 14 des Eisenbahn-Betriebsreglements enthaltene Vorschrift als „in fortdauernder gesetzlicher Geltung."

Zu verkennen ist nicht, daß Art. 4 Ziffer 8 der Verfassung, zu welchem die Art. 41—47 im Verhältnisse von Ausführungsbestimmungen stehen, die Folgerung nahe legt, daß den im Art. 42 f. bezeichneten Pflichten der Bundesregierungen nach der Intention des Gesetzgebers das korrespondirende Recht des Reiches als Korrelat gegenüberstehen solle, diese Pflichten materiell und formell direkt in Vollzug zu bringen, da andernfalls ein Organ hierzu überhaupt fehlen würde. Und thatsächlich sind die fraglichen Verfassungsartikel hiernach bisher (mit Ausnahme der Tarifbestimmungen des Art. 45) ohne Widerspruch der Bundesglieder („glücklicherweise" s. Laband II. S. 366 u. 373) gehandhabt worden. Aber ohne Zweifel werden hiergegen mit gutem Grunde infolge der Unklarheit der fraglichen Verfassungsbestimmungen schwere rechtliche Bedenken erhoben, deren Beseitigung zur Sicherung des Rechtszustandes dringend zu wünschen ist.

[9]) Aus Art. 43 Satz 1 wird sonach die Befugniß des Reichs hergeleitet, übereinstimmende Betriebseinrichtungen für die Bundesstaaten anzuordnen, insbesondere gleiche Bahnpolizei-Reglements einzuführen und deren Vollzug zu beaufsichtigen. An sich gehört zwar zu den Betriebseinrichtungen die Bahnpolizei nicht (Laband II S. 367). Art. 43 faßt aber den Begriff weiter und rechnet auch diese darunter. Mit Recht weist hierbei Laband a. a. O. auf die sehr unklare Ausdrucksweise der Reichsverfassung hin, welche im Art. 43 die Bahnpolizei-Reglements zu den Betriebseinrichtungen zählt, während im Art. 45 Ziff. 1 die eigentlichen Transportreglements als Betriebsreglements bezeichnet sind. Diese Ungenauigkeit findet sich in den Bahnpolizei- und Betriebs-Reglements wieder, welche in bunter Mischung und ohne genügende Scheidung Betriebs-, Bahnpolizei- und Transport-Vorschriften enthalten.

Auf Grund des Art. 43 Satz 1 sind vom Bundesrathe (s. § 14 S. 72 f.) beschlossen, vom Reichskanzler vollzogen und im Central-Blatt für das deutsche Reich publizirt worden:

a) das Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 4. Jan. 1875 (C.-Bl. f. d. D. R. S. 355) nebst den

   Abänderungen vom 12. Juni 1878 (C.-Bl. f. d. D. R. S. 355 — Min.-Bl. d. i. V. S. 172 — E.-V.-Bl. S. 200) und den

   Abänderungen vom 17. Mai 1881 (C.-Bl. f. d. D. R. S. 172 — E.-V.-Bl. S. 207).

b) die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 4. Januar 1875 (C.-Bl. f. d. D. R. S. 73) nebst den

   Abänderungen vom 12. Juni 1878 (C.-Bl. f. d. D. R. S. 363 — Eis.-V.-Bl. 1878 S. 209 — Min.-Bl. d. i. V. 1878 S. 179) und der

   Aenderung und Ergänzung vom 20. Juni 1880 (C.-Bl. f. d. D. R. S. 483 E.-V.-Bl. S. 322).

c. die Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 (C.-Bl. f. d. D. R. S. 341 — E.-V.-Bl. S. 192 — Min.-Bl. d. i. V. 1878 S. 163).

d. die Bestimmungen über die Befähigung von Bahnpolizei-Beamten u. Lokomotivführern vom 12. Juni 1878 (Centr.-Bl. 1878 S. 364 — Min.-Bl. d. i. V. 1878 S. 179) nebst

Sicherheit gewährenden baulichen Zustande erhalten und dieselben mit Betriebsmaterial so ausrüsten, wie das Verkehrsbedürfniß es erheischt.[10]) Nach Artikel 44 sind die Eisenbahnverwaltungen verpflichtet, die für den durchgehenden Verkehr und zur Herstellung ineinander greifender Fahrpläne nöthigen Personenzüge mit entsprechender Fahrgeschwindigkeit, desgleichen die zur Bewältigung des Güterverkehrs nöthigen Güterzüge einzuführen, auch direkte Expeditionen im Personen- und Güterverkehr unter Gestattung des Ueberganges der Transportmittel von einer Bahn auf die andere gegen die übliche Vergütung einzurichten.[11])

Abänderungen vom 17. Mai 1881, C.-Bl. f. d. D. R. 1881. S. 172 (s. Abschnitt VII.)

Ferner ist durch das Reichsgesetz vom 27. Juni 1873, betr. die Errichtung eines Reichs-Eisenbahn-Amtes, (R.-G.-Bl. 1873 S. 164) eine Reichsbehörde zur Beaufsichtigung des Vollzuges und der Beobachtung dieser Anordnungen eingesetzt worden.

[10]) Aus Art. 43 Satz 2 hat das Reich die Befugniß in Anspruch genommen, generelle Anordnungen (Normalbestimmungen) über den baulichen Zustand und die Ausrüstung mit Betriebsmaterial für die deutschen Eisenbahnverwaltungen zu treffen und hierüber die Aufsicht zu führen. Ersteres ist — abgesehen von den bezüglichen Bestimmungen des Bahnpolizeireglements und der Bahnordnung für die deutschen Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung — durch die vom Bundesrathe (Art. 7 Abs. 2 der R.-V.) beschlossenen, vom Reichskanzler publicirten

Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands vom 12. Juni 1878 (C.-Bl. f. d. D. R. S. 332, Min.-Bl. d. i. V. 1878 S. 157 und E.-V.-Bl. 1878 S. 185)

geschehen. Die Aufsicht liegt nach Maßgabe des § 4 des R.-G. vom 27. Juni 1873 dem Reichs-Eisenbahnamte (§ 14) ob. Insoweit erscheinen die Ausführungen Laband's (II. S. 360), daß dem Reiche verfassungsmäßig ein Mitwirkungsrecht in Betreff der Herstellung einer Eisenbahn, der Konzessionsbedingungen, der Art der Bauausführung ꝛc. nicht zustehe, nicht ganz zutreffend, auch mit den späteren Ausführungen Laband's zu Art. 43 Satz 2 S. 367—369 nicht wohl vereinbar. Die Mitwirkung ist einerseits durch die oben bezeichneten generellen Normen herbeigeführt und überdies bei jedem Bahnbau noch speziell durch das vom Reiche zu wahrende Interesse der Landesvertheidigung und des allgemeinen Verkehrs (Art. 4 Ziffer 8 und 14, Art. 47) bedingt; vornehmlich behufs Entscheidung der Frage, ob aus diesen Rücksichten eine Vollbahn oder eine Bahn untergeordneter Bedeutung zu konzessioniren, ferner ob in letzterem Falle der Oberbau zur Tragung schwerer Militairzüge ꝛc. ausreichend konstruirt werden soll, ob das Interesse der Post-, Telegraphen-, Zollverwaltung ꝛc. (Art. 4 Ziff. 2 u. 10, Art. 48 f. R.-Verf., Eisenbahnpostgesetz v. 20. Dezbr. 1875 § 1, Zollvereins-Gesetz v. 1. Juli 1869 § 59 f.) eine abweichende Führung der Linie, Anlage von Zwischenstationen, besondere bauliche Einrichtungen ꝛc. verlangt. Aus diesen Gründen sind sämmtliche Bundesstaaten gehalten, bei Konzessionirung von Bahnen mit dem Reiche in Benehmen zu treten und sich dessen Zustimmung zu den Konzessionsbedingungen zu versichern (s. unten des Näheren Abschn. III § 16c).

Ueber Bayern siehe Anm. 1.

[11]) Aus Art. 44 ergiebt sich die Befugniß des Reiches, die im Art. 42 generell ausgesprochene Pflicht der Bundesstaaten (s. Anm. 8) zur Verwaltung der deut-

4.

Das Recht der Kontrole über das Tarifwesen steht dem Reiche nach Artikel 45 und 46 der Reichsverfassung zu.[12]) Dasselbe wird namentlich in Gemäßheit des Artikel 45 dahin wirken, 1) daß baldigst auf allen deutschen Eisenbahnen übereinstimmende Betriebsreglements eingeführt werden[13]) und 2) daß die möglichste

---

schen Eisenbahnen wie ein einheitliches Netz, durch die in diesem Artikel bezeichneten Verwaltungs- bezw. Betriebseinrichtungen in Betreff der Personen- und Güterzüge sowie der direkten Expedition und des Uebergangs der Transportmittel in Vollzug zu bringen (s. d. Näheren Abschn. VIII) und die Erfüllung zu beaufsichtigen. Die betreffenden Anordnungen erfolgen, soweit nicht die vom Bundesrathe beschlossenen Reglements ꝛc. Bestimmung treffen, ebenso wie die Aufsichtsführung durch das Reichseisenbahnamt (§ 13). Ueber die direkte Expedition s. § 46 des Eisenbahn-Betriebs-Reglements vom 11. Mai 1874.

[12]) In Art. 45 ist der Umfang und Inhalt des Rechts des Reiches zur Kontrole des Tarifwesens nicht genügend bestimmt (v. Rönne, Deut. St.-R. II. 1, S. 322—324, Pr. St.-R. 4. Aufl. IV 578, 579, 591, 592). Unstreitig gehört dazu nicht die Befugniß, die Tarife zu normiren oder den Eisenbahnverwaltungen vorzuschreiben. Wohl aber ist daraus die Befugniß herzuleiten, von den bestehenden Tarifen in Kenntniß gesetzt zu werden und zu überwachen, daß die Eisenbahnverwaltungen sowohl bei Aufstellung und Veröffentlichung der Tarife den für sie bestehenden landesgesetzlichen oder konzessionsmäßigen Vorschriften genügen, als auch bei dem Abschlusse der Transportverträge die bestehenden Tarife einhalten. Ueber die in dieser Hinsicht von dem Reichs-Eisenbahnamte erlassenen Bestimmungen s. des Näheren § 14 S. 77, Laband, II S. 370 Note 1, Schrötter S. 112.

Jedes Recht- und Zwangsmittel, darüber hinauszugehen, fehlt dem Reiche (v. Rönne, Pr. St.-R., IV S. 578 u. Note 1). Die gesetzlichen und konzessionsmäßigen Tarifbefugnisse der Bundesstaaten sind also durch Art. 45 weder berührt noch beschränkt (v. Rönne, Pr. St.-R., IV S. 591, 592). Es ist nur neben die bezügliche Landesaufsicht noch die Reichsaufsicht getreten und damit zugleich — wie Laband, II S. 371 zutreffend ausführt — abgesehen von der Garantie gegen Willkürlichkeiten und Ungesetzlichkeiten der Eisenbahnverwaltungen — die Handhabe gegeben, mittelst deren das Reich auf die Fortentwicklung und Umgestaltung des Tarifwesens einwirken könne. Es ist gewissermaßen dem Reiche die allgemeine Legitimation ertheilt, im Tarifwesen bezw. in der Tarifpolitik die Führung zu übernehmen, aber nicht durch Verleihung einer Reihe gesetzlicher Befugnisse und Zwangsmittel, sondern nur durch Uebertragung der Controle und durch Hinweis auf die zunächst liegenden Ziele, deren Erreichung sich das Reich zur besonderen Aufgabe machen soll. (Laband, II S. 370—372, Perrot in Hirth's Annalen, Bd. VII, 1874, S. 1087 f. und in Holtzendorff's Jahrb. IV, 1876, S. 266 f.)

[13]) Ziff. 1 des Art. 45 bezeichnet als das erste Ziel, auf welches das Reich hinwirken soll, die Einführung übereinstimmender Betriebsreglements auf allen deutschen Eisenbahnen. Wenngleich Art. 45 nicht bestimmt, mit welchen Mitteln das Reich dahin „wirken“ soll (es ist hier nicht einmal — wie in den Art. 42 bis 44 — die Pflicht der Bundesregierungen ꝛc. ausgesprochen, mithin eine staatsrechtliche Befugniß des Reiches hierzu nicht anerkannt und bestritten Laband, II S. 372, 376), so hat das Reich doch in gleicher Weise, wie bezüglich des Bahnpolizeireglements ꝛc. (s. Anm. 8 u. 9) und auf Grund des Art. 4 Ziff. 8, Art. 7 Ziff. 2 u. 3 der R.-Verf. für sich die Befugniß zur direkten Einführung eines einheitlichen Eisenbahn-Betriebs-Reglements mit Zustimmung bezw. ohne Widerspruch

Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife erzielt, insbesondere, daß bei größeren Entfernungen für den Transport von Kohlen, Koaks, Holz, Erzen, Steinen, Salz, Roheisen, Düngungsmitteln und ähnlichen Gegenständen ein dem Bedürfnisse der Landwirthschaft und Industrie entsprechender ermäßigter Tarif, und zwar zunächst thunlichst der Einpfennig-Tarif eingeführt werde.[14]) Ferner sind nach Artikel

---

der Bundesmitglieder in Anspruch genommen, so daß diese Einführung nicht sowohl auf staatsrechtlicher Grundlage, als vielmehr auf Vereinbarung der Bundesmitglieder beruht (Laband, II S. 373, 377).

In Ausführung des Art. 45 der Reichsverfassung ist das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874 vom Bundesrathe (§ 14) beschlossen, vom Reichskanzler vollzogen und im Central-Blatt für das Deutsche Reich (1874, Nr. 21, S. 179 f.) publicirt und durch folgende Nachträge inzwischen ergänzt worden:

vom 1. Juni 1876 (C.-Bl. f. d. D. R. S. 223),
(Druckfehlerberichtigung dazu C.-Bl. f. d. D. R. S. 293),
vom 29. Dezember 1876 (C.-Bl. f. d. D. R. de 1877 S. 7),
vom 7. Dezember 1877 (C.-Bl. f. d. D. R. S. 633),
vom 1. Januar 1879 (C.-Bl. f. d. D. R. de 1878 S. 238),
vom 14. Juli 1879 (C.-Bl. f. d. D. R. S. 482 — E.-V.-Bl. S. 120),
vom 1. Oktober 1879 (C.-Bl. f. d. D. R. S. 478 — E.-V.-Bl. S. 119),
vom 1. August 1880 (C.-Bl. f. d. D. R. S. 452 — E.-V.-Bl. S. 314),
vom 1. März 1881 (C.-Bl. f. d. D. R. S. 61 — E.-V.-Bl. S. 84),
vom 1. August 1881 (C.-Bl. f. d. D. R. S. 261 — E.-V.-Bl. S. 227 u. 262),
vom 15. April 1882 (C.-Bl. f. d. D. R. S. 147 — E.-V.-Bl. S. 155),
vom 20. März 1883 (C.-Bl. f. d. D. R. S. 71 — E.-V.-Bl. S. 60),
vom 1. Mai 1883 (C.-Bl. f. d. D. R. S. 99 — E.-V.-Bl. S. 80),
vom 1. Oktober 1883 (E.-V.-Bl. S. 163), 23. Mai 1884 (l. c. S. 301, 302),
1. März 1885 (l. c. S. 73), 23. März, 20. April und 7. Juli 1885
(l. c. S. 92, 97, 206).

(s. hierüber des Näheren Abschn. VIII Theil b). Mit Recht macht Laband, II S. 372 auf den unzutreffenden Ausdruck Betriebsreglement aufmerksam, da das Reglement nicht den Betrieb, sondern den Transport regelt, mithin ein Transportreglement ist (s. oben Anm. 9 S. 62). Auch ist Laband's Bemerkung a. a. O. richtig, daß die Einführung dieses Reglements mit der Kontrole des Tarifwesens an sich nicht in Beziehung stehe, weil es nicht die Tarife (Transportpreise), sondern die Transportbedingungen behandle, und nur insofern ein enger juristischer und thatsächlicher Zusammenhang zwischen dem Inhalt des Betriebsreglements und den Tarifen vorhanden sei, als auch letztere zu den Vertragsbedingungen gehören, unter welchen die Eisenbahnen Transportgeschäfte abschließen. Indeß sind doch auch eine Reihe tarifarischer Grundsätze in das Betriebsreglement aufgenommen (s. z. B. § 52 Betr.-Regl.).

Ueber die juristische Bedeutung des Betriebsreglements s. oben Anm. 8 und Abschn. VIII Theil b, Laband, II S. 373—375, Thöl, III § 49 S. 91, Entsch. des R.-O.-H.-G. Band XIX S. 184, Goldschmidt, in seiner Zeitschrift XXVIII S. 447, Eger, D. Frachtrecht, III S. 178, v. Hahn, Komment. zum H.-G.-B. Vorbemerk. zum 2. Abschn. des 5. Titels des IV. Buches § 7 u. 8 S. 694 u. 695.

[14]) Ziff. 2 des Art. 45 stellt als eine weitere Aufgabe des Reichs in Bezug auf das Tarifwesen die Erzielung möglichster Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife, insbesondere zunächst die Einführung des Einpfennig-Tarifs für eine Reihe dort bezeichneter Massengüter hin (v. Rönne, Pr. St.-R., IV § 373 S. 578 Note 3). Eine Befugniß, den Eisenbahnverwaltungen gleichmäßige oder herabgesetzte Tarife vorzuschreiben, ist mit dieser Bestimmung dem Reiche nicht verliehen. Es würde hierzu eines besonderen, auf Grund des Art. 4 Ziff. 8 R.-V. zu erlassenden Reichs-Gesetzes bedürfen (Laband, II S. 376 f., v. Rönne, Pr.

St.-R. IV § 373 S. 578 Note 1). Das Reich hat sich daher damit begnügen müssen, die angedeuteten Ziele lediglich durch Verhandlungen und Vereinbarungen mit den Bundesstaaten bezw. Eisenbahnverwaltungen zu erreichen. Auf diesem Wege ist es allmählig gelungen, eine Tarifreform bezw. ein gemeinsames Tarifsystem einzuführen, welches im Sinne des Art. 45 Ziff. 2 in fortschreitender Entwicklung begriffen ist (s. über den Verlauf dieser Verhandlungen v. Rönne, D. St.-R. II. 1 S. 322, 323 Note 5 — Laband, II S. 376, 377 — Fischer in Holtzendorff's Jahrb. Bd. II S. 221 ff. u. IV S. 456 ff.) Grundlegend ist der mit Rücksicht auf die Denkschrift des Reichseisenbahnamts v. 5. Mai 1874 (Berlin, Carl Heymann's Verlag u. Hirth's Annalen, VII 1874 S. 1639 ff.) gefaßte Beschluß des Bundesraths vom 11. Juni 1874, betr. die interimistische Zulassung von Tariferhöhungen bis 20%, durch welche die Einführung eines gemeinsamen Tarifsystems zunächst angebahnt werden sollte (Hirth, a. a. O. S. 1527 ff.). Es folgte sodann durch Beschluß vom 13. Februar 1875 die Prolongation dieser Maßregel und zugleich die Einsetzung einer Tarif-Enquête-Kommission, welche am 13. Dezember 1875 ihr Gutachten erstattete (Hirth, IX 1876 S. 463—469, 596—621). Auf Grund desselben und nach vorgängigen Berathungen und Vereinbarungen sämmtlicher Eisenbahn-Verwaltungen wurde vom Bundesrathe unterm 14. Dezember 1876 beschlossen, daß vom Standpunkte des Reiches gegen die Einführung des aus diesen Vereinbarungen hervorgegangenen Tarifsystems unter gewissen Voraussetzungen und Einschränkungen nichts zu erinnern sei, ferner den Reichskanzler zu ersuchen, bis zum 1. Oktober 1877 feststellen zu lassen und bekannt zu geben, in welchem Umfange das System zur Einführung gekommen ist, endlich die betheiligten Regierungen zu ersuchen, spätestens bis zum 1. Januar 1880 über den praktischen Erfolg des neuen Systems behufs weiterer Beschlußnahme seitens des Bundesraths eingehende Mittheilung zu machen (Reichs-Anz. 1876 Nr. 297 S. 1). In Gemäßheit des Bundesrathsbeschlusses vom 14. Dezember 1876 wurde hierauf vom Preußischen Handelsministerium eine Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen einberufen und in dieser am 12. und 13. Februar 1877 der einheitliche Gütertarif definitiv festgesetzt. (Zeitung d. Ver. D. Eisenb.-Verw. 1877 S. 181, 209.) In weiterer Ausführung ferner des qu. Beschlusses wurden vom Reichskanzler in den Jahren 1877 bis 1879 über den Fortgang der Tarifreform Erhebungen angestellt und dem Bundesrathe die Resultate mitgetheilt (s. a. a. O. 1877 S. 1218, 1878 S. 864, 1879 S. 1016). Darnach war am 1. Oktober 1879 das Reformsystem im innern Verkehre der deutschen Eisenbahnen im Wesentlichen durchgeführt. Zugleich wurden in der Tarif-Kommission und in der General-Tarif-Konferenz der deutschen Eisenbahn-Verwaltungen zwei Organe geschaffen, deren bisher mit Erfolg durchgeführte Aufgabe darin besteht, das Reform-Tarifsystem auf der gegebenen Grundlage dem Verkehrsbedürfnisse entsprechend fortzuentwickeln und die Einheitlichkeit möglichst zu wahren. (S. über Organisation und Geschäftsordnung: a. a. O. 1878 S. 40, 210, 923, 1191.) Soweit die knapp bemessenen Befugnisse der Reichsgewalt dies zuließen, ist hierdurch die Ausführung des Art. 45 Ziff. 2 der Reichsverfassung angestrebt worden. Die berechtigte Erwägung, daß diese lediglich im Kompromißwege erzielte Regelung nicht die Garantie der Beständigkeit biete und überdies die Einheitlichkeit keine vollständige, vielmehr dem Ermessen der Einzelstaaten ein zu weit gehender Spielraum gelassen sei, hat zwar die Reichsregierung zu dem Versuche bewogen, im Jahre 1879 eine gesetzliche Regelung des Eisenbahn-Tarifwesens durch Erlaß eines Eisenbahn-Tarifgesetzes herbeizuführen, welches dem Reiche in Erweiterung der ihm durch die Verfassung gewährten Befugnisse vornehmlich das Recht sichern sollte, gleichmäßig für alle deutschen Eisenbahnen das Tarifsystem und die Normaleinheitssätze zu bestimmen und Abweichungen von der Genehmigung des Reichs abhängig zu machen. Dieser Versuch hat jedoch zu einem Resultate nicht geführt. (Vgl. den Präsidial-Antrag, betr. die gesetzliche Regelung des Eisenbahn-Tarifwesens, Vorlage des Entwurfs und Berathung im Bundesrathe: a. a. O. 1879 S. 168, 357, 398, 497, 574, 612, 641.) Vgl. noch über die deutsche Tarifreform: Sax, Verkehrsmittel, Bd. II S. 446 ff. Wagner, Finanzwissenschaft, 3. Aufl. S. 780—782. v. d. Leyen, Ueber Vereinfachung im deutschen Tarifwesen in Schmoller's Jahrb. 1883 II S. 131 ff.

46 bei eintretenden Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel die Eisenbahnverwaltungen verpflichtet, für den Transport, namentlich von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten und Kartoffeln zeitweise einen dem Bedürfniß entsprechenden, von dem Kaiser auf Vorschlag des betreffenden Bundesraths-Ausschusses festzustellenden, niedrigen Spezialtarif einzuführen, welcher jedoch nicht unter den niedrigsten auf der betreffenden Bahn für Rohprodukte geltenden Satz herabgehen darf.[15])

5.

Das Recht der besonderen Inanspruchnahme der Eisenbahnen für einzelne Zweige der Reichsverwaltung ist dem Reiche theils durch die Reichs-Verfassung, theils in Ausführung derselben durch besondere Reichs-Gesetze und Verordnungen verliehen.

a) Zunächst haben nach Artikel 47 der Reichs-Verfassung sämmtliche Eisenbahnverwaltungen im Interesse der Reichs-Militärverwaltung[16]) den Anforderungen der Behörden des Reichs in Betreff der Benutzung der Eisenbahnen zum Zweck der Vertheidigung Deutschlands unweigerlich Folge zu leisten. Insbesondere ist das Militär und alles Kriegsmaterial zu gleichen ermäßigten Sätzen zu befördern. Die bezüglichen Verpflichtungen der Eisenbahnverwaltungen sind durch das Reichsgesetz vom 13. Juni 1873 (§§ 28—31) über die Kriegsleistungen (R.-G.-Bl. S. 136) und durch das Reichsgesetz vom 13. Februar 1875 (§ 15) über die Naturalleistungen für die bewaffnete Macht im Frieden (R.-G.-B. S. 75), welches die Feststellung der Tarife für Militärtransporte dem Bundesrathe überträgt, geregelt.

---

[15]) Art. 46 verleiht im Gegensatze zu den vorangehenden Bestimmungen dem Reiche bei Eintritt von Nothständen in Betreff der Festsetzung der Tarife für Lebensmittel gewisse festumgrenzte u. wirksame Befugnisse (v. Rönne, D. St.-R. II 1 S. 318, 326, Pr. St.-R. IV S. 579, Laband, II S. 265, 289, 378, 379). Es ist die strikte Pflicht der Eisenbahnverwaltungen ausgesprochen, für diesen Fall einen, dem Bedürfniß entsprechenden, niedrigen Spezialtarif für Lebensmittel einzuführen, nur mit der Einschränkung, daß derselbe nicht unter den niedrigsten auf der betreffenden Bahn für Rohprodukte geltenden Satz herabgehen darf. Mit dieser Einschränkung hat das Reich (der Kaiser) auf Vorschlag des betr. Bundesraths-Ausschusses das Recht, diesen Spezialtarif einzuführen. Das Recht dehnt sich auf Lebensmittel aller Art aus, da Art. 46 nur bespielsweise einige besonders wichtige Kategorien hervorhebt (s. § 14 Anm. 5).

[16]) Siehe § 14 Anm. 6, 17, 18, 25, ferner Abschn. X und v. Rönne, Deut. St.-R. II 1 S. 318, 326, 327, II 2 S. 281, 288, 289, 348, Pr. St.-R. IV § 373 S. 579, § 376 S. 583—585 — Laband, II S. 376, 378, 379, III 1, S. 318, 319, 338, 339, 343, 360—367.

b) Sodann hat das Reich im Interesse der Reichs-Postverwaltung[17]) das Recht, sowohl von den Staats- wie auch von den Privatbahnen (von letzteren jedoch unter Vorbehalt ihrer konzessionsmäßigen Rechte) zu verlangen, daß sie den Eisenbahnbetrieb, soweit es die Natur und die Erfordernisse derselben gestatten, in die nothwendige Uebereinstimmung mit den Bedürfnissen des Reichspostdienstes bringen. Die Art und der Umfang der bezüglichen Leistungen sind in dem in Ausführung der Artikel 4 Ziffer 10, Artikel 48—52 der Reichs-Verfassung und § 4 des Reichspostgesetzes vom 28. Oktober 1871 ergangenen Eisenbahnpostgesetze, betreffend die Abänderung des § 4 des Reichspostgesetzes vom 20. Dezember 1875 (R.-G.-Bl. S. 318) und in den Vollzugsbestimmungen zum Eisenbahnpostgesetz vom 9. Februar 1876 (C.-Bl. f. d. D. R. S. 87), 9. Mai 1878 (eod. S. 261) und 24. Dezember 1881 (eod. 1882 S. 4), sowie in den Bestimmungen, betreffend die Verpflichtungen der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung zu Leistungen für die Zwecke des Postdienstes vom 28. Mai 1879 (C.-Bl. f. d. D. R. S. 380 und E.-V.-Bl. S. 108) normirt worden.

c) Ferner hat das Reich auf Grund der Artikel 4 Ziffer 10, Artikel 7, 48—52 der Reichsverfassung die Befugniß für sich in Anspruch genommen, die Eisenbahnen zu einer Reihe von Leistungen im Interesse der Reichs-Telegraphenverwaltung[18]) zu verpflichten (insbesondere unentgeltliche Gestattung des Eisenbahnterrains zu Telegraphen-Anlagen, des Betretens desselben durch die Telegraphen-Bediensteten in Ausführung ihrer Geschäfte, Fahrpreisermäßigung, Ueberwachung der Anlagen, Hilfeleistung bei Unterbrechung und Störung, Benutzung der Eisenbahntelegraphen zu Reichstelegraphenzwecken ꝛc.). Diese Verpflichtungen sind durch den Beschluß des Bundesrathes vom 21. Dezember 1868, betreffend die Bestimmungen über die den Eisenbahnverwaltungen im Interesse der Reichstelegraphen-Verwaltung obliegenden Verpflichtungen, durch das Reglement über die Benutzung der innerhalb des Deutschen Reichstelegraphengebiets gelegenen Eisenbahntelegraphen zur Beförderung solcher Telegramme, welche nicht den Eisenbahndienst betreffen, vom 7. März 1876 (C.-Bl. f. d. D. R. S. 156) und durch die Verordnung, betr. die gebührenfreie Beförderung

---

[17]) Siehe § 14 Anm. 8, 9, 19, 20 und Abschn. X, v. Rönne, D. St.-R., II. 1. S. 301—305, 328, Pr. St.-R. IV § 376, S. 585—589 — Laband, II S. 315—321.

[18]) Siehe § 14 Anm. 10, 21 und Abschn. X, v. Rönne, D. St.-R. II 1 S. 313, Pr. St.-R. IV § 376 S. 589, 610, 611 — Laband, II S. 313, 322, 323, 343.

von Telegrammen, vom 2. Juni 1877 (R.-G.-Bl. S. 254) in Verbindung mit der Reichstelegraphenordnung vom 13. August 1880 (s. Abschn. X) geregelt.

d) Endlich hat das Reich aus Artikel 4 Ziffer 2, Artikel 7, 33 bis 40 der Reichsverfassung die Berechtigung für sich hergeleitet, den Eisenbahnverwaltungen im Interesse der Reichs-Zollverwaltung[19]) eine Anzahl Leistungen aufzuerlegen (insbesondere unentgeltliche Stellung und bauliche Einrichtung der Abfertigungs- und Niederlegungsräume, Beförderung der Zoll-Begleitungsbeamten, Unterstützung derselben im Dienste, Deklarationspflicht ꝛc.). Die Art und der Umfang dieser Leistungen ist in dem als Reichsgesetz eingeführten Vereinszollgesetz vom 1. Juli 1869 (B.-G.-Bl. S. 317, Abschn. VII §§ 59 ff.) und in dem gemäß § 73 diesem Gesetze zugehörigen Regulative über die zollamtliche Behandlung des Güter- und Effekten-Transports auf den Eisenbahnen (genehmigt durch Beschluß des Bundesraths vom 20. Dezember 1869 und in Gültigkeit gesetzt vom 1. Februar 1870 ab, Centralblatt d. Abgaben-Verw. 1870 S. 86) des Näheren bestimmt.

§ 14. Die Ausübung des Reichs-Eisenbahnhoheitsrechts durch die deutsche Reichsgewalt.

Das Reichs-Eisenbahnhoheitsrecht über die deutschen, mithin auch über die preuß. Eisenbahnen üben als Organe der Reichsgewalt aus:

I. Die gesetzgebenden Faktoren des Deutschen Reichs.
II. Der Kaiser.
III. Der Reichskanzler.
IV. Der Bundesrath.
V. Der Ausschuß des Bundesraths für Eisenbahnen, Post und Telegraphen.
VI. Das Reichs-Eisenbahnamt.
VII. Das durch richterliche Beamte verstärkte Reichs-Eisenbahnamt.

---

[19]) Siehe Abschn. X und v. Rönne, Pr. St.-R. IV S. 821 ff., jedoch mit der Modifikation, daß die vom Reiche den Eisenbahnen auferlegten Leistungen nicht direkt an das Reich, sondern an die Einzelstaaten erfolgen. Dem Reiche ist nur die Befugniß zugewiesen, die Verwaltung durch Gesetze und Verordnungen zu regeln und zu beaufsichtigen, während die Einzelstaaten berechtigt sind, sie zu führen (Art. 35, 36 Abs. 1 Reichsverf., Laband, III 2., § 114 S. 283 ff.). Diesen kommen also die Leistungen der Eisenbahnverwaltungen im Interesse der Zollverwaltung zu.

I.

Die gesetzgebenden Faktoren des Deutschen Reichs, d. i. nach Artikel 5 der Reichsverfassung vom 16. April 1871 der Bundesrath und der Reichstag, üben gemeinschaftlich die gesetzgebende Gewalt in Bezug auf das deutsche Eisenbahnwesen aus, da die Uebereinstimmung der Mehrheitsbeschlüsse beider Versammlungen zu jedem Reichsgesetze erforderlich und ausreichend ist. Die gesetzgebende Gewalt des Reichs in Bezug auf das Eisenbahnwesen ist zwar beschränkt auf die Interessen der Landesvertheidigung und des allgemeinen Verkehrs (s. oben § 10 S. 35 und § 13 S. 58), aber sie umfaßt dadurch einen erweiterten Kreis, daß die mit dem Eisenbahnwesen in besonders enger Beziehung stehenden Gebiete der Zoll- und Handelsgesetzgebung (Art. 4 Ziff. 2 R.-Verf.), des Post- und Telegraphenwesens (Art. 4 Ziff. 10 l. c.), des Militairwesens (Art. 4 Ziff. 14) gleichfalls der Reichs-Gesetzgebung unterworfen sind, dieser daher auch die Regelung der gegenseitigen Beziehungen des Eisenbahnwesens zu den bezeichneten Gebieten obliegt. Auf Grund ihrer Gesetzgebungsgewalt haben die gesetzgebenden Faktoren versucht, das Eisenbahnwesen des Deutschen Reichs in den beregten Richtungen hin durch ein umfassendes Reichs-Eisenbahngesetz generell zu regeln. Dieser Versuch ist jedoch bisher nicht gelungen (s. S. 59). Dagegen sind mehrere Gebiete des Eisenbahnwesens durch eine Reihe wichtiger Spezialgesetze der reichsgesetzlichen Regelung unterworfen worden. (S. oben § 6 und Anm. 4 S. 23.)

II.

Der Kaiser[1]) übt aus:

1. Die Ueberwachung der Ausführung der in den Artikeln 41 bis 47 der Reichsverfassung enthaltenen Bestimmungen, sowie aller auf Grund der Reichsverfassung erlassenen Gesetze und Verordnungen über das Eisenbahnwesen.[2]) Der Kaiser bedient sich hierzu des Reichs-Eisenbahnamts (s. sub V).

2. Das Recht zur Ernennung des Vorsitzenden und der Mitglieder des Reichs-Eisenbahnamtes, sowie der Reichs-Eisenbahnkommissare.[3])

---

[1]) Art. 11—19 Reichsverf.

[2]) Art. 17 Reichsverf. Ueber die in den Art. 41—47 enthaltenen Bestimmungen s. § 13 Anm. 8—15.

[3]) Art. 18 Reichsverf. § 2 R.-G. vom 27. Juni 1873 (R.-G.-Bl. 1873 S. 164) s. Anm. 26.

3. Das Recht der Vollstreckung der vom Bundesrathe in Eisenbahnsachen beschlossenen Exekution gegen Bundesglieder.[4])

4. Das Recht, bei eintretenden Nothständen einen niedrigen Spezialtarif für Lebensmittel einzuführen.[5])

5. Das Recht, mit Zustimmung des Bundesrathes ein Reglement über die Beförderung der bewaffneten Macht und der Kriegsbedürfnisse, sowie die Abrechnung mit den Militairbehörden zu erlassen.[6])

III.

Der Reichskanzler[7]) übt aus:

1. Die Befugniß, alle in Eisenbahnsachen ergehende Anordnungen und Verfügungen des Kaisers gegenzuzeichnen und dadurch gültig zu machen.[7a])

2. Das Recht, für Eisenbahnen mit schmalerer, als der Normalspur und untergeordneter Bedeutung die im Eisenbahn-Postgesetze vom 20. Dezember 1875 den Eisenbahnen auferlegten Verpflichtungen für die Zwecke des Postdienstes zu ermäßigen oder ganz zu erlassen.[8])

3. Das Recht, nach Anhörung der Reichs-Postverwaltung und des Reichs-Eisenbahnamtes unter Zustimmung des Bundesrathes Vollzugsbestimmungen zur Ausführung des Eisenbahn-Postgesetzes vom 20. Dezember 1875 zu erlassen.[9])

4. Die Befugniß zur Reglementirung der Bestimmungen über die Benutzung der Eisenbahntelegraphen zur Beförderung der nicht den Eisenbahndienst betreffenden Telegramme.[10])

---

[4]) Art. 19 Reichsverf. § 5 Ziffer 2 und 4 R.-G. vom 27. Juni 1873 s. Anm. 31, 32.

[5]) Art. 46 Reichsverf. s. § 13 Anm. 15 und Abschn. VIII. Th. b.

[6]) § 28 R.-G. vom 13. Juni 1873 über die Kriegsleistungen (R.-G.-Bl. 1873 S. 129) und Ausführungs-Verordnung vom 1. April 1876 VI. Ziffer 14 sub 2 (R.-G.-Bl. 1876 S. 137). Dieses Reglement ist noch nicht ergangen, liegt aber z. Z. dem Bundesrathe im Entwurfe zur Berathung vor. S. Abschn. X.

[7]) Art. 15 Reichsverf.

[7a]) Art. 17 Reichsverf.

[8]) Art. 9. Eisenb.-Post-Gesetz vom 20. Dezember 1875 R.-G.-Bl. S. 318. Die Bestimmungen betr. die Verpflichtungen der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung zu Leistungen für die Zwecke des Postdienstes vom 28. Mai 1879 (R.-C.-Bl. 1879 S. 380 und E.-V.-Bl. 1879 S. 108). S. Abschn. X.

[9]) Art. 10 Eisenb.-Post-Gesetz vom 20. Dezember 1875. Vollzugsbestimmungen vom 9. Februar 1876 (R.-C.-Bl. 1876 S. 87) und vom 9. Mai 1878 (R.-C.-Bl. 1878 S. 261), abgeändert durch Bekanntmachung vom 24. Dezember 1881 (R.-C.-Bl. 1882 S. 4). S. Abschn. X.

[10]) Reglement vom 7. März 1876 (R.-C.-Bl. 1876 S. 155). Laband, D. St.-R., II S. 313. S. Abschn. X.

5. Die Befugniß zur Bekanntmachung der vom Bundesrathe beschlossenen Ausführungsverordnungen in Eisenbahnsachen.[11])

6. Das Recht, die Subaltern- und Unterbeamten des Reichs-Eisenbahnamtes zu ernennen.[12])

IV.

Der Bundesrath[13]) übt aus:

a. Unmittelbar auf Grund der Reichsverfassung (Art. 7).

1. Das Recht, über die das Eisenbahnwesen betreffenden, dem Reichstage zu machenden Vorlagen und die von demselben gefaßten Beschlüsse zu beschließen.[14])

2. Das Recht, über die zur Ausführung der das Eisenbahnwesen betreffenden Reichsgesetze erforderlichen allgemeinen Verwaltungsvorschriften und Einrichtungen zu beschließen, sofern nicht durch Reichsgesetze etwas Anderes bestimmt ist.[15])

---

[11]) Art. 15 Reichs-Verf.

[12]) § 2 Reichs-Gesetz vom 27. Juni 1873. R.-G.-Bl. 1873 S. 164. S. Anm. 26.

[13]) Art. 6—10 Reichsverf. von Rönne, D. St.-R., I. S. 194—223. II. 320—324. Laband, D. St.-R., I. S. 230-291. II. S. 358—379. In Betreff der Kompetenz über das Eisenbahnwesen unterscheidet sich der Bundesrath dadurch vom Reichs-Eisenbahnamt (s. Anm. 27 ff. S. 75 f.), daß ersterem die Befugniß zusteht, allgemeine Verwaltungsvorschriften und Einrichtungen in Ausführung der Reichs-Verfassung und Gesetzgebung zu beschließen, während das Reichs-Eisenbahnamt als ein Exekutiv-Organ des Kaisers die Oberaufsicht über die deutschen Eisenbahnen behufs Aufrechthaltung der verfassungsmäßigen und gesetzlichen Bestimmungen des Reiches auszuüben, d. h. für die Anwendung und Ausführung dieser Bestimmungen im einzelnen Falle im Aufsichtswege Sorge zu tragen hat. (Vgl. über diesen Unterschied Laband, D. St.-R., I. S. 341, 342; II. S. 369. v. Rönne, D. St.-R., II. 1. S. 320 ff. und Note 5.

[14]) Art. 7 Ziffer 1 Reichsverf. In Ausführung dieser Verfassungs-Bestimmung hat der Bundesrath die oben § 6 Anm. 4 S. 23 bezeichneten, das Eisenbahnwesen betreffenden Gesetze ꝛc. dem Reichstage vorgelegt und mit dessen Zustimmung beschlossen.

[15]) Art. 7 Ziffer 2 und 3 Reichsverf. Auf Grund dieser Verfassungs-Bestimmung und in Ausführung der Art. 42—47 der R.-Verfassung hat der Bundesrath das — zum Theil allerdings bestrittene — Recht für sich in Anspruch genommen, folgende, das Eisenbahnwesen betr. allgemeine Verwaltungs-Vorschriften und Einrichtungen und deren Abänderungen ꝛc. zu beschließen und direkt einzuführen (s. oben Anm. 13):

a. Das Bahnpolizei-Reglement f. d. Eisenbahnen Deutschlands vom 4. Januar 1875 nebst Abänder. vom 12. Juni 1878 und 17. Mai 1881 (Central-Bl. 1875 S. 73, 1878 S. 363, 1881 S. 172), s. oben § 13 Anm. 9a.

b. Die Signalordnung für d. Eisenbahnen Deutschlands vom 4. Januar 1875 nebst Abänder. vom 12. Juni 1878 und 20. Juni 1880 (Central-Bl. 1875 S. 73, 1878 S. 363, 1880 S. 483). S. oben § 13 Anm. 9b.

c. Die Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 (Central Bl. 1878 S. 341). S. oben § 13 Anm. 9c.

d. Bestimmungen über die Befähigung von Bahnpolizei-Beamten und Lokomotivführern vom 12. Juni 1878 (Central-Bl. 1878 S. 364) nebst Abänderungen vom 17. Mai 1881 (eod. 1881 S. 172). S. oben § 13 Anm. 9d.

3. Das Recht, in Eisenbahnsachen die Exekution gegen Bundesglieder zu beschließen.[16])

4. Das Recht, über Mängel, welche bei der Ausführung der Reichsgesetze oder der vorbezeichneten Vorschriften oder Einrichtungen hervortreten, zu beschließen.[16a])

b. Auf Grund besonderer Reichsgesetze und Verordnungen.

5. Das Recht, einen allgemeinen Tarif für die Militairtransporte und die Hergabe von Betriebsmaterial zu erlassen und von Zeit zu Zeit zu revidiren.[17])

6. Das Recht, einen allgemeinen Tarif für die Beförderung der bewaffneten Macht und des Materials des Landheeres und der Marine zu erlassen und von Zeit zu Zeit zu revidiren.[18])

7. Das Recht, bei Meinungsverschiedenheiten zwischen der Post- und Eisenbahnverwaltung über die Bedürfnisse des Postdienstes, die Natur und die Erfordernisse des Eisenbahnbetriebes endgültig zu entscheiden.[19])

8. Das Recht der Zustimmung zu den vom Reichskanzler in Ausführung des Eisenbahn-Postgesetzes vom 20. Dezember 1875 zu erlassenden Vollzugsbestimmungen.[20])

---

e. Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands vom 12. Juni 1878 (Central-Bl. 1878 S. 332). Siehe oben § 13 Anmerkung 10.

f. Das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874 nebst Abänder. vom 1. Juni 1876 rc. bis 1. Oktober 1883 rc. (Centr.-Bl. 1874 S. 179 ff.). S. oben § 13 Anm. 13.

Ferner hat der Bundesrath in Ausführung des Art. 45 Ziffer 2 der Reichs-Verfassung eine Reihe von Beschlüssen zur generellen Regelung des Tarifwesens der deutschen Eisenbahnen gefaßt. Cfr. Beschluß vom 11. Juni 1874 (Hirth's Annalen Bd. VII. Jahrg. 1874 S. 1527). Beschluß vom 13. Februar 1875. Beschluß vom 13. Dezember 1876 (Reichs-Anz. 1876 Nr. 297 S. 1) u. s. w. S. oben § 13 Anm. 14.

[16]) Art. 17 Reichsverf.

[16a]) S. Anm. 15.

[17]) Art. 47 Satz 2 Reichs-Verfassung. § 29 R.-G. vom 13. Juni 1873 über die Kriegsleistungen (R.-G.-Bl. 1873 S. 129). Art. 14 Ziffer 4 der Verordn. vom 1. April 1876 (R.-G.-Bl. 1876 S. 137).

[18]) Art. 47 Satz 2 Reichsverf. § 15 Reichsges. vom 13. Februar 1875 über die Naturalleistungen der bewaffneten Macht im Frieden (R.-G.-Bl. 1875 S. 52) und Instr. vom 2. September 1875 Ziffer 9. (R.-G.-Bl. 1875 S. 261.)

[19]) Art. 1. Eisenbahn-Postgesetz vom 20. Dezember 1875 (R.-G.-Bl. 1878 S. 318) mit Ausnahme von Bayern und Württemberg Art. 13 l. c. Vgl. ferner Ziffer VI. sub 1 und 9 der Vollzugsbestimmungen vom 9. Februar 1876. (Central-Blatt f. d. D. R. 1876 S. 87.)

[20]) Art. 10 Eisenbahn-Post-Gesetz vom 20. Dezember 1875 (R.-G.-Bl. 1875 S. 318). S. oben Anm. 9.

9. Das Recht, über die Verpflichtungen der Eisenbahnen im Interesse der Reichs-Telegraphenverwaltung zu beschließen.[21])

10. Das Recht, die näheren Bestimmungen über die zollamtliche Behandlung des Güter- und Effektentransports auf den Eisenbahnen durch ein Regulativ zu treffen.[21a])

11. Das Recht, Ausnahmen von den in den §§ 1 und 2 des Reichsgesetzes vom 25. Februar 1876, betreffend die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen (R.-G.-Bl. 1876 S. 163), den letzteren auferlegten Verpflichtungen zuzulassen und Normen über das Verfahren, Ort und Zeit der Desinfektionen, sowie die Gebühren aufzustellen.[22])

V.

Der Ausschuß des Bundesraths für Eisenbahnen, Post und Telegraphen[23]) übt aus:

1. Das Recht, dem Kaiser bei eintretenden Nothständen einen niedrigen Spezialtarif für Lebensmittel zur Einführung vorzuschlagen.[24])

2. Das Recht, den Bedarf von Gegenständen zur Ausrüstung von Eisenbahnwagen für die Beförderung von Mannschaften und Pferden im Verein mit den Ausschüssen für das Landheer und die Festungen festzusetzen.[25])

---

[21]) Art. 7, 48 Reichsverf. Beschluß des Bundesraths vom 21. Dezember 1868, betr. die Bestimmungen über die den Eisenbahnverwaltungen im Interesse der Reichs-telegraphen-Verwaltung obliegenden Verpflichtungen (Allg. Dienstanweis. für Post und Telegraphie I. Abschn. II. S. 22).

[21a]) § 73 Vereins-Zoll-Gesetz vom 1. Juli 1869 (B.-G.-Bl. 1869 S. 317). Regulativ über die zollamtliche Behandlung des Güter- und Effekten-Transports auf den Eisenbahnen, genehmigt durch Beschluß des Bundesraths vom 20. Dezember 1869 (Central-Bl. der Abgaben-Verw. 1870 S. 86). Vgl. hierzu auch den Beschluß des Bundesraths vom 25. Mai 1878 (R.-C.-Bl. 1878 S. 329) und Regulativ vom 25. März 1878, betr. die zollamtliche Behandlung von Waarensendungen aus dem Inlande durch das Ausland nach dem Inlande (R.-C.-Bl. 1878 S. 211). Ferner die Zoll- und Steuervorschriften im § 51 des Eisenbahn-Betriebs-Reglements vom 11. Mai 1874.

[22]) §§ 3, 4 Reichs-Gesetz vom 25. Februar 1876 (R.-G.-Bl. 1876 S. 163).

[23]) Art. 8 Ziffer 5 Reichsverf. Laband, D. St.-R., I. S. 289. v. Rönne, D. St.-R., I. S. 210.

[24]) Art. 46 Al. 1 Reichsverf. S. oben Anm. 5 und § 13 Anm. 15, sowie Abschn. VIII. Th. b.

[25]) Art. 47 Reichsverf. § 28 Ziffer 1 Reichsgesetz vom 13. Juni 1873 über die Kriegsleistungen (R.-G.-Bl. 1873 S. 129). Ausf.-V. vom 1. April 1876. Art. VI. Ziffer 14 sub 1.

VI.

Dem Reichs-Eisenbahnamt[26]) liegt ob:

1. Das dem Reiche zustehende Aufsichtsrecht über das Eisenbahnwesen wahrzunehmen.[27])

---

[26]) Das Reichs-Eisenbahn-Amt als Central-Aufsichtsorgan des Reiches über die Eisenbahnen (s. über das Verhältniß zum Bundesrath oben Anm. 13 S. 72) ist durch das Reichs-Gesetz vom 27. Juni 1873 (R.-G.-Bl. 1873 S. 164) errichtet worden. Dasselbe ist eine ständige Centralbehörde des Reichs, welche aus einem Vorsitzenden und der erforderlichen Zahl von Räthen besteht und ihren Sitz in Berlin hat. Auch können nach Maßgabe des Bedürfnisses Reichs-Eisenbahn-Kommissare bestellt werden, welche vom Reichs-Eisenbahn-Amte ihre Instruktionen empfangen. (§ 1 l. c.) Der Vorsitzende und die Mitglieder des R.-E.-B.-A., sowie die Reichs-Eisenbahn-Kommissare werden vom Kaiser, die Subaltern- und Unterbeamten werden vom Reichskanzler ernannt. Auf den Vorsitzenden finden die Vorschriften des § 25 des Gesetzes, betr. die Rechtsverhältnisse der Reichsbeamten vom 31. März 1873 Anwendung. Personen, welche bei der Verwaltung einer deutschen Eisenbahn betheiligt sind, können keinerlei Thätigkeit bei dem R.-E.-B.-A. oder als Reichs-Eisenbahn-Kommissare ausüben. (§ 2 l. c.) Vorbehaltlich der dem durch Richter verstärkten Reichs-Eisenbahn-Amte (s. VII.) zugewiesenen Befugnisse führt das R.-E.-B.-A. seine Geschäfte unter Verantwortlichkeit und nach den Anweisungen des Reichskanzlers. (§ 3 l. c.) Der Geschäftsgang ist durch das Regulativ zur Ordnung des Geschäftsganges des Reichs-Eisenbahn-Amtes vom 5. Januar 1874 (R.-C.-Bl. 1874 S. 27) geregelt.

Auf Bayern erstreckt sich in Gemäßheit des Art. 46 Al. 2 der Reichsverf. die Kompetenz des R.-E.-B.-A. nur soweit, als Art. 41, 46 Al. 3 und 47 l. c. hierzu Anlaß bieten.

[27]) Die Befugniß, innerhalb der verfassungsmäßigen Zuständigkeit des Reichs das Aufsichtsrecht über das Eisenbahnwesen wahrzunehmen, ist die Hauptaufgabe des R.-E.-B.-A., aus welcher sich die anderen Befugnisse desselben (Anm. 28 ff.) nothwendig ergeben. Sie involvirt den Unterschied in der Kompetenz des Bundesraths und R.-E.-B.-A's. Ersterer hat allgemeine Vorschriften zur Ausführung der Reichs-Verfassung und Gesetzgebung zu erlassen, das R.-E.-B.-A. dagegen deren Anwendung und Ausführung im Einzelnen zu überwachen. Die Kompetenz des Bundesraths (s. oben Anm. 13—16) ist mithin durch die Errichtung des R.-E.-B.-A's nicht berührt worden. Dasselbe steht zu ihm in demselben Verhältnisse wie alle anderen Reichs-Verwaltungsbehörden und nimmt nur solche Funktionen wahr, welche, wenn es nicht errichtet worden wäre, der Central-Abtheilung des Reichskanzler-Amtes obliegen würden. (Fischer in Holtzendorff's Jahrb. IV S. 443. von Rönne, D. St.-R., II. 1. S. 320 Note 5. Laband, D. St.-R., I S. 341, 342. — Dagegen Seydel in Behrend's Zeitschr. VII S. 615 ff.)

Das R.-E.-B.-A. hat das Aufsichtsrecht des Reiches, wie es durch Art. 4 Ziffer 8 und Abschn. VII der Reichs-Verf. normirt ist, wahrzunehmen. Die Aufsichtsbefugnisse erstrecken sich hiernach auf alle Verhältnisse der Eisenbahnen im Interesse der Landesvertheidigung und des allgemeinen Verkehrs. Sie sind im Abschn. VII der Verfassung in den wesentlichsten Beziehungen, wenngleich nicht erschöpfend, angegeben (s. oben § 13 S. 59 f.). Da die im Art. 41 und 46 Al. 3 dem Reiche beigelegten Befugnisse nur im Wege der Reichsgesetzgebung ausgeübt werden dürfen, so kann sich die Kompetenz des R.-E.-B.-A's nur auf die in den Art. 42—45, 46 Al. 1 und 47 dem Reiche zustehenden Aufsichts-Befugnisse erstrecken, und auch hier nur, soweit es sich nicht um allgemeine Verwaltungsvorschriften ꝛc. handelt. Denn diese liegen dem Bundesrathe bezw. im Falle des Art. 46 Al. 1 dem Kaiser ob. Der Oberaufsicht des R.-E.-B.-A.'s unterliegen so-

2. Für die Ausführung der in der Reichsverfassung enthaltenen Bestimmungen, sowie der sonstigen, auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Gesetze und verfassungsmäßigen Vorschriften Sorge zu tragen.[28])

---

nach mit dieser Einschränkung: die Verpflichtungen der Bundesregierungen in Bezug auf die einheitliche Verwaltung, Anlegung und Ausrüstung der deutschen Bahnen (Art. 42 s. oben § 13 Anm. 8 S. 60 f.), in Bezug ferner auf die Einführung übereinstimmender Betriebseinrichtungen und insbesondere Bahnpolizeireglements, die Erhaltung eines sicheren Bauzustandes und Ausrüstung mit genügendem Betriebsmaterial (Art. 43 s. oben § 13 Anm. 9 und 10 S. 62 f.), die Einführung der für den durchgehenden Verkehr und zur Herstellung ineinander greifender Fahrpläne nöthigen Personenzüge, ausreichender Güterzüge, direkter Expedition im Personen- und Güterverkehr, des Uebergangs der Transportmittel (Art. 44 s. oben § 13 Anm. 11 S. 63), die Kontrole des Tarifwesens (Art. 45 u. 46 s. § 13 Anm. 12—14 S. 65—67), die Leistungen der Eisenbahnverwaltungen für die Zwecke der Landesvertheidigung (Art. 47 s. § 13 Anm. 15 S. 67).

[28]) Aus der Befugniß zur Wahrnehmung des Aufsichtsrechts fließt die weitere Befugniß, für die Ausführung der in der Reichsverfassung enthaltenen Bestimmungen, sowie der sonstigen, auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Gesetze und verfassungsmäßigen Vorschriften Sorge zu tragen. Das R.-E.-B.-A. hat die Ausführung anzuregen, zu überwachen und da, wo sie verzögert wird oder unterbleibt, durch Vollzugs-Verfügungen zu betreiben (s. Anm. 31—33). Auch für die Auslegung zweifelhafter Bestimmungen sind die Verfügungen des R.-E.-B.-A's von maßgebender Bedeutung. Da, wie bereits oben § 13 Anm. 8 S. 60 f. gezeigt, die Reichsverfassung im Wesentlichen nicht sowohl konkrete Vorschriften, als vielmehr in der Hauptsache nur generelle Direktiven und Befugnisse zum Erlasse von Gesetzen und Verordnungen in Betreff des Eisenbahnwesens dem Reiche giebt, so erstreckt sich die in Rede stehende Thätigkeit des R.-E.-B.-A's nur zum kleineren Theile auf die Ueberwachung der unmittelbaren Ausführung der Verfassungsbestimmungen (Art. 42 bis 47), zum bei Weitem größten Theile aber auf die in Gemäßheit der Verfassung ergangenen Eisenbahngesetze und vom Bundesrathe ꝛc. erlassenen allgemeinen Verwaltungs-Verordnungen und Vorschriften. Dahin gehört — nach der Reihenfolge der betr. Artikel 42—47 der Reichsverfassung — in Ausführung der

Art. 42 und 43 die Ueberwachung der Ausführung der im § 13 Anm. 9 und 10 bezeichneten Reglements ꝛc., insbesondere des Bahnpolizeireglements, der Signalordnung, der Bahnordnung für Bahnen untergeordneter Bedeutung, der Bestimmungen über die Befähigung von Bahnpolizei-Beamten und Lokomotivführern, der Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands. Dem R.-E.-B.-A. liegt nach § 40 in Gemeinschaft mit der betr. Landesregierung die Entscheidung ob, auf welche Bahnen (als Bahnen untergeordneter Bedeutung) die vorbezeichneten Normen (§§ 1—38) nicht Anwendung zu finden haben. — Insbesondere ist das R.-E.-B.-A. Aufsichtsbehörde im Sinne des § 72 des Bahn-polizei-Reglements bezw. des § 53 der Bahnordnung ꝛc. Durch Beschluß des Bundesraths vom Juni 1880 ist das R.-E.-B.-A. ermächtigt, für einzelne Züge einer Hauptbahn, welche sich ausschließlich auf Strecken des eigenen Bahngebietes bewegen, auf Antrag der zuständigen Landesregierung erleichternde Abweichungen von einzelnen Bestimmungen des Bahnpolizeireglements und des Betriebsreglements zuzulassen. (Erl. des preuß. Min. der öffentl. Arb. vom 14./7. 1880. — E.-V.-Bl. 1880 S. 346.) Nach § 5 Al. 2 des Bahn-Polizei-Regl. können Ausnahmen von der Revision der Bahnstrecken vor jedem Zuge durch die Wärter, für einzelne Bahnlinien mit geringer Frequenz von der Aufsichtsbehörde unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes zugelassen werden. Vgl. ferner noch die Befugnisse des R.-E. B.-A.'s aus § 73, 74 Bahn-Polizei-Regl. und §§ 54, 55 der Bahnordnung für Bahnen untergeordneter Bedeutung. Dem R.-E.-B.-A. ist von allen wichtigen Versuchen, welche die event. Einführung oder Erprobung von Neuerungen

und Erfindungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens (insbesondere in betriebstechnischer Hinsicht) zum Zwecke haben, eine Benachrichtigung so zeitig zu ertheilen, daß es sich durch einen Kommissar betheiligen kann. (Erl. d. Min. d. öff. Arb. vom 29./4. 1880. E.-V.-Bl. S. 265.)

Art. 44. Die Ueberwachung der Ausführung der im § 13 Anm. 11 bezeichneten Betriebs-Vorschriften liegt dem R.-E.-B.-A. vornehmlich ob. Dasselbe hat daraus ohne weitere allgemeine Verwaltungs-Verordnungen des Bundesraths die Befugniß hergeleitet, die Fahrpläne der Eisenbahnen einzufordern, ihr Ineinandergreifen und entsprechende Aenderungen herbeizuführen. (Erl. des R.-E.-B.-A's vom 13. November 1874 über die Publikation der Fahrplan-Aenderungen. R.-C.-Bl. 1874 S. 426.) Hierher gehört auch die Ueberwachung der im § 46 des Betriebs-Reglements enthaltenen Vorschrift über den Fortfall der Vermittelungsadressen beim Uebergang der Güter von einer Bahn auf die andere (durchgehenden Verkehr). Dem R.-E.-B.-A. ist über jede Aufhebung oder Einschränkung direkter Expeditionen Bericht zu erstatten. (Erl. des R.-E.-B.-A. vom 30. September 1875 Ziffer II 2, Erl. des Min. der öffentl. Arb. vom 15. Dezember 1880. E.-V.-Bl. 1880 S. 545.)

Art. 45: die Ueberwachung der Ausführung des im § 13 Anm. 13 bezeichneten Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands, ferner der Vorschriften und Beschlüsse, welche der Bundesrath gemäß Art. 45 Ziffer 2 zur Kontrole des Tarifwesens erlassen hat (s. § 13 Anm. 14). Das R.-E.-B.-A. hat daraus auch die Befugniß hergeleitet, auf die Beachtung und Ausführung der in den einzelnen Bundes-Staaten bestehenden tarifarischen Vorschriften hinzuwirken (s. Abschn. VIII. Th. a u. Th. b) und Vorschriften über die Publikation und Anzeigen zu erlassen, welche die Bahnverwaltungen von allen Tarif-Erhöhungen, sowie von Aufhebungen und Einschränkungen der direkten Expedition zu erstatten haben. In zahlreichen Erlassen und Anordnungen hat das R.-E.-B.-A. dieser Aufgabe entsprochen. Vgl. Erl. des R.-E.-B.-A.'s vom 29. Dezember 1874. R.-C.-Bl. 1875 S. 79 vom 21. Mai 1875 (l. c. S. 528), 30. September 1875 (l. c. S. 657), 1. November 1875 (Eger, D. Frachtr., II. S. 338), 12. Oktober 1877 (l. c. S. 339), 15. November 1877, 26. November 1877, 17. und 18. Dezember 1878, 1. März 1880 (a. a. O.), ferner über die Folgen nicht gehörig bewirkter Publikation (Erl. des R.-E.-B.-A. vom 21. Mai 1875 a. a. O. S. 342), über die Berechnung der Lieferfristen in Auslegung des § 57 Eisenb.-Betr.-Regl. (Erl. des R.-E.-B.-A's vom 21. März 1876 a. a. O. S. 175), über die Vollständigkeit der Tarife und die thunlichste Vermeidung der Verweisung auf andere Tarife (E.-V.-Bl. 1880 S. 538) u. a. m.

Art. 46: die Ueberwachung der Ausführung kaiserlicher Anordnungen über die Einführung niedriger Spezialtarife bei eintretenden Nothständen (s. oben § 13 Anm. 15). Diese Befugniß des R.-E.-B.-A.'s ist noch nicht praktisch geworden.

Art. 47: die Ueberweisung der Ausführung der die Eisenbahnen betreffenden Bestimmungen der Reichsgesetze vom 13. Juni 1873 über die Kriegsleistungen und vom 13. Februar 1875 über die Naturalleistungen für die bewaffnete Macht im Frieden, sowie der dazu ergangenen Instruktion vom 2. Septbr. 1875 bezw. V. vom 1. April 1875 (s. oben § 13 Anm. 16 und § 14 Anm. 17 und 18). Insbesondere liegt es nach Art. VI sub 14 Ziffer 1 der V. vom 1. April 1876 dem R.-E.-B.-A. ob, die Festsetzungen der Bundesraths-Ausschüsse über den Bedarf an Ausrüstungsgegenständen ꝛc. den einzelnen Eisenbahn-Verwaltungen mitzutheilen und deren Ausführung zu überwachen und nach Ziffer 3 eod. den Maßstab festzusetzen, nach welchem die Eisenbahn-Verwaltungen ihr Personal, sowie ihr zur Herstellung und zum Betriebe von Eisenbahnen dienliches Material auf Erfordern der Militärverwaltung herzugeben haben. Die Militärbehörden haben hierüber das R.-E.-B.-A. und dieses die Landesregierungen stets auf dem Laufenden zu erhalten.

Hieran reiht sich die Befugniß des R.-E.-B.-A's, auch auf die Ausführung der in Betreff anderer Reichsverwaltungsgebiete erlassenen Gesetze und Verordnungen, soweit sie das Eisenbahnwesen betreffen, hinzuwirken; so namentlich des Eisenbahn-Postgesetzes vom 20. Dezember 1875 und seiner Vollzugsbestimmungen vom 9. Februar 1876 und 9. Mai 1878 (s. oben § 13 S. 68 und Anm. 17).

3. Auf Abstellung der in Hinsicht auf das Eisenbahnwesen hervortretenden Mängel und Mißstände hinzuwirken.[29])

4. Das Recht, innerhalb seiner Zuständigkeit über alle Einrichtungen und Maaßregeln von den Eisenbahnverwaltungen Auskunft zu erfordern oder nach Befinden durch persönliche Kenntnißnahme sich zu unterrichten und hiernach das Erforderliche zu veranlassen.[30])

Insbesondere ist das R.-E.-B.-A. vor den Entscheidungen des Bundesraths bei Differenzen zwischen Post- und Eisenbahnverwaltungen (Art. 1 Gesetz vom 20./12. 75 und Ziffer VI ad 1 und 9 der Vollzugsbest. vom 9./2. 76) zu hören (s. oben § 13 Anm. 19) und ebenso vor Erlaß der Vollzugsbestimmungen bezw. jeder Aenderung derselben (Art. 10 Gesetz vom 20./12. 75).

Desgleichen hat das R.-E.-B.-A. die in Bezug auf das Verhältniß der Eisenbahnen zur Telegraphen-Verwaltung ergangenen Beschlüsse des Bundesraths 2c. zur Ausführung zu bringen (s. oben § 13 S. 68 und Anm. 18 § 14 Anm. 21), sodann die bezüglichen Vorschriften des Zollgesetzes vom 1. Juli 1869 und des zugehörigen Regulativs (§ 13 S. 69 und Anm. 19), sowie des Reichsgesetzes vom 25. Februar 1876, betr. die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen (s. § 14 S. 74 und Anm. 22), ferner die Bestimmungen des Handels-Gesetz-Buchs und der dieselben ergänzenden Gesetze über die Organisation der Eisenbahn-Aktiengesellschaften.

[29]) Die Befugniß des R.-E.-B.-A.'s, auf Abstellung der in Hinsicht auf das Eisenbahnwesen hervortretenden Mängel und Mißstände hinzuwirken, legitimirt diese Reichsbehörde, nicht nur zur Beseitigung derartiger Mängel auf allen Gebieten des Eisenbahnwesens — im Interesse des allgemeinen Verkehrs oder der Landesvertheidigung — durch Anregung genereller Maßregeln bei der Legislative bezw. dem Bundesrath oder Erlaß konkreter Anordnungen im einzelnen Falle die Initiative zu ergreifen, sondern auch, soweit die verfassungsmäßige Zuständigkeit des Reichs geht, Beschwerden der Interessenten gegen die deutschen Eisenbahn-Verwaltungen im Personen- und Güterverkehre entgegenzunehmen, zu untersuchen und zu entscheiden, und darin theils mit den Landes-Aufsichtsbehörden zu konkurriren oder auch gegen deren Entscheidungen gewissermaßen als Revisions-Instanz aufzutreten.

[30]) Mit den Aufsichtsbefugnissen des R.-E.-B.-A. hängt aufs Engste die weitere Befugniß zusammen, innerhalb seiner Zuständigkeit über alle Einrichtungen und Maßregeln von den Eisenbahnverwaltungen — event. durch persönliche Kenntnißnahme — Auskunft zu fordern und sich zu unterrichten. Diese Informationsbefugniß ist das nothwendige Korrelat zu allen übrigen Befugnissen. Denn nur hierdurch ist die Behörde im Stande, die Aufsichtsrechte erfolgreich wahrzunehmen, auf die Ausführung der verfassungsmäßigen und gesetzlichen Vorschriften hinzuwirken, sowie Mängel und Mißstände abzustellen. Das R.-E.-B.-A. kann diese Befugniß durch Erfordern der bez. Auskunft in jedem einzelnen Falle ausüben, aber auch die Ertheilung derselben für wichtig erscheinende Gebiete generell oder in regelmäßigen Perioden wiederkehrend anordnen. Insbesondere ordnet § 74 Al. 3 des Bahnpolizei-Reglements bezw. § 55 Al. 4 der Bahnordnung an, daß die von den Bundesregierungen oder Eisenbahn-Verwaltungen erlassenen bahnpolizeilichen Ausführungsbestimmungen dem Reichs-Eisenbahn-Amt mitzutheilen sind, — ferner jede Tariferhöhung (Erlaß vom 29. Dezember 1874 R.-C.-Bl. 1875 S. 79), Aufhebung und Einschränkung direkter Expeditionen (Erl. v. 30. Septbr. 1875, R.-C.-Bl. 1875 S. 657), Fahrplan-Entwürfe und Aenderungen (Erlaß des Min. d. öffentl. Arbeit. vom 4. Oktober 1878, E.-V.-Bl. S. 259), Nachweisungen grundsätzlich wichtiger Entscheidungen eisenbahnrechtlicher Natur (Erlasse des R.-E.-B.-A. vom 13. Mai 1876 und 21. März 1878, E.-V.-Bl. 1878 S. 145), das statistische Material zur Feststellung der Zahl, Ausdehnung, baulichen Anlagen, Betriebsmittel, Verkehrs- u. Finanz-Verhältnisse, Beamten u. Arbeiter, Unfälle 2c. der deutschen Eisenbahnen (Erl.

5. Das Recht, seine Verfügungen zum Vollzuge zu bringen und zwar:

a. in Bezug auf die Privateisenbahnen durch Anwendung derselben Befugnisse, welche den Aufsichtsbehörden der betreffenden Bundesstaaten beigelegt sind.[31])

b. in Bezug auf die Staats-Eisenbahnverwaltungen durch Anhalten zur Erfüllung der ihnen obliegenden Verpflichtungen im verfassungsmäßigen Wege (Artikel 7 Nr. 3, Artikel 17 und 19 der Reichsverfassung).[32])

c. in Bezug auf die Reichseisenbahnen durch den Reichskanzler.

VII.

Das durch richterliche Beamte verstärkte Reichs-Eisenbahnamt[33]) übt aus:

das Recht der Entscheidung, wenn gegen eine von dem Reichs-Eisenbahnamte verfügte Maßregel Gegenvorstellung auf Grund

---

d. Preuß. Min. d. öff. Arb. v. 2. Juli 1880 IIa(b) 7940 u. des R.-E.-B.-A.'s v. 23. Nov. 1880, 15. März 1881 u. 11. Juli 1882 R. E.-A. Nr. 12252 resp. 2991 resp. 6154.), Abschriften der von den Königl. Eisenbahn-Direktionen an den Minister der öffentlichen Arbeiten über die Verkehrs- und Betriebsverhältnisse ꝛc. der unter Preußischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen vierteljährlich zu erstattenden Berichte (Erlaß d. Min. d. öffentl. Arbeiten v. 10. Juli 1878, E.-V.-Bl. S. 219), alle wichtigen Versuche, welche die event. Einführung oder Erprobung von Neuerungen und Erfindungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens zum Zwecke haben, und zwar so zeitig, daß die Abordnung eines Kommissars hierzu erfolgen kann (Erlaß des Min. d. öffentl. Arb. vom 29. April 1880, E.-V.-Bl. 1880 S. 265).

[31]) In Bezug auf die Privateisenbahnen sind nach § 5 Ziff. 1 des Ges. die Vollzugsbefugnisse des R.-E.-B.-A.'s dieselben, wie die der Landes-Aufsichtsbehörden — also für die Preußischen Privatbahnen die des Ministers der öffentlichen Arbeiten (s. oben § 12 Ziff. III S. 41 f.) und der Eisenbahn-Kommissariate (s. § 12 Ziff. V S. 45 f.). Werden aber zu diesem Zwecke Zwangsmaßregeln erforderlich, so hat das R.-E.-B.-A. dieselben nicht direkt auszuüben, sondern es sind die Landes-Aufsichtsbehörden — in Preußen also in erster Reihe der Minister der öffentlichen Arbeiten — gehalten, den deshalb an sie ergehenden Requisitionen des R.-E.-B.-A.'s zu entsprechen.

[32]) Staats-Eisenbahn-Verwaltungen gegenüber erfolgt der Vollzug im verfassungsmäßigen Wege. Es muß also ein Beschluß des Bundesraths nach Art. 7 Nr. 3 oder eine Verfügung des Kaisers auf Grund des Art. 17 der Reichsverfassung und im äußersten Falle die Vollstreckung der Exekution nach Art. 19 der Reichs-Verfassung nachgesucht bezw. erwirkt werden.

[33]) Das durch Zuziehung von richterlichen Beamten verstärkte Reichs-Eisenbahn-Amt ist durch § 5 Ziff. 4 des Reichsgesetzes vom 27. Juni 1873 (R.-G.-Bl. 1873 S. 164) eingeführt worden (Laband, I S. 380, 381, II S. 369, v. Rönne, D. St.-R. II 2 S. 334, Pr. St.-R. IV S. 593, Dr. Fischer in v. Holtzendorff's Jahrbüchern Bd. 4 S. 445).

der Behauptung erhoben wird, daß jene Maßregel in den Gesetzen und rechtsgiltigen Vorschriften nicht begründet sei.[34])

---

[34]) Das verstärkte R.-E.-B.-A. ist eine selbstständige verwaltungsgerichtliche Beschwerde-Instanz gegen Verfügungen des R.-E.-B.-A.'s. Die Unterstellung des R.-E.-B.-A.'s unter den Reichskanzler (s. § 3 R.-G. v. 27. Juni 1873 und oben Anm. 26) tritt also bezüglich des verstärkten R.-E.-B.-A. nicht ein (s. v. Rönne, D. St.-R., I S. 329 Note 2 und II. 2. S. 384). Die Beschwerde — im Gesetze Gegenvorstellung genannt — ist jedoch nicht gegen alle Verfügungen des R.-E.-B.-A.'s zulässig, sondern nur gegen solche, bezüglich deren behauptet wird, daß sie in den Gesetzen (Reichs- oder Landesgesetzen) und rechtsgültigen Vorschriften nicht begründet sei. Sie darf sich daher nur auf Rechtsfragen, nicht auf technische, administrative, Zweckmäßigkeitsfragen ꝛc. beziehen. Ob zur Erhebung der Gegenvorstellung nur die Reichsregierung, die Landesregierungen, die Reichs-, Staats-, und Privat-Eisenbahnverwaltungen legitimirt sind oder auch Privatpersonen, ist zweifelhaft. Nach dem Wortlaut des Gesetzes ist das letztere nicht ausgeschlossen. Laband (Deutsch. St.-R. I 3"0) nimmt mit Recht an, daß die Entscheidung immer den Charakter eines verwaltungsgerichtlichen Urtheils und das verstärkte R.-E.-B.-A. bei Fällung des Urtheils die Stellung eines Gerichtshofes habe (s. auch v. Rönne, D. St.-R. II 2 Nachtrag S. 334).

Das Gesetz ordnet an, daß das durch Zuziehung von richterlichen Beamten zu verstärkende R.-E.-B.-A. über die Gegenvorstellung immer selbstständig und unter eigener Verantwortlichkeit in kollegialer Berathung und Beschlußfassung zu befinden und daß zu diesem Zwecke der Bundesrath ein Regulativ zu erlassen habe, welches den kollegialen Geschäftsgang ordnet und die hierbei dem Präsidenten zustehenden Befugnisse regelt. Demgemäß hat der Bundesrath das Regulativ zur Ordnung des Geschäftsganges bei dem durch Richter verstärkten R.-E.-B.-A. vom 13. März 1876 (R.-C.-Bl. 1876 S. 197) erlassen, welches auch zugleich über die Zusammensetzung des verstärkten R.-E.-B.-A.'s nähere Bestimmung trifft. Darnach besteht dasselbe aus dem Präsidenten des R.-E.-B.-A. oder dessen Stellvertrter als Vorsitzenden, zwei Räthen des R.-E.-B.-A. und drei richterlichen Beamten. Für letztere werden für den Fall der Behinderung drei Stellvertreter ernannt. Die richterlichen Beamten und deren Stellvertreter werden vom Kaiser ernannt (R.-C.-Bl. 1874 S. 74). Sie verwalten ihr Amt als unbesoldetes Nebenamt, erhalten aber für die Theilnahme an den Sitzungen Reisekosten und Diäten. Das bei der früheren Bearbeitung der Sache als Referent thätig gewesene Mitglied des R.-E.-B.-A. darf an der Berathung und Beschlußfassung des verstärkten R.-E.-B.-A. nicht theilnehmen (§ 21 Regulat.). Wird gegen eine vom R.-E.-B.-A. verfügte Maßregel in der oben beregten Weise Gegenvorstellung erhoben, so überweist der Reichskanzler dieselbe dem verstärkten R.-E.-B.-A. (§ 1 l. c.). Sind zuvörderst noch thatsächliche Erhebungen erforderlich, so werden diese vom Präsidenten angeordnet (§ 3). Alsdann erfolgt kollegiale Berathung und Beschlußfassung unter Ernennung zweier Berichterstatter durch den Präsidenten, von welchen der eine aus der Zahl der richterlichen Beamten gewählt sein muß (§ 4). Zur Beschlußfähigkeit bedarf es der Anwesenheit sämmtlicher oben bezeichneten 6 Mitglieder (bezw. deren Stellvertreter), der Präsident leitet die Verhandlungen, stellt die Fragen und sammelt die Stimmen. Das Kollegium entscheidet nach Stimmenmehrheit, bei Stimmengleichheit giebt die Stimme des Präsidenten den Ausschlag (§ 5). Beschließt das Kollegium eine weitere Ermittlung oder Verhandlung, so werden die erforderlichen Anordnungen vom Präsidenten getroffen (§ 6). Im Eingange des unter dem Siegel des R.-E.-B.-A. mit Gründen auszufertigenden Beschlusses sind die Mitglieder des Kollegiums, welche an der Beschlußfassung theilgenommen haben, aufzuführen. Die Ausfertigung ist vom Präsidenten zu unterschreiben (§ 7).

Abschnitt III.

Die Gründung der Preußischen Staats- und Privat-Eisenbahnen.

§ 15. Die Gründung der Preußischen Staats-Eisenbahnen.

Die Anlage und der Betrieb einer Eisenbahn wird durch eine Reihe grundlegender Akte vorbereitet. Diese Akte sind: Die Kreirung eines geeigneten Unternehmers, die Projektirung, die rechtliche und finanzielle Fundirung, die staatliche Prüfung und Genehmigung (Konzessionirung) des Unternehmens. Der Unternehmer kann eine physische oder juristische Person sein. Wird zum Zwecke der Anlage einer Eisenbahn eine juristische Person neu gebildet, so gehört auch die rechtliche Konstituirung dieser juristischen Person zur Gründung der Eisenbahn[1]). In der Gesammtheit aller dieser Akte besteht die Gründung einer Eisenbahn.

Bezüglich der Konzessionirung ist bereits oben Seite 29 f. erörtert worden, daß der Staat aus Gründen des öffentlichen Wohles und zum Schutze und zur Förderung der öffentlichen Interessen für sich das Recht in Anspruch nehmen muß, bei der Gründung einer jeden Eisenbahn mitzuwirken, indem er nur den ihm geeignet erscheinenden Unternehmer zuläßt, das projektirte Eisenbahnunternehmen in technischer, rechtlicher und finanzieller Beziehung prüft, feststellt und genehmigt und die Gründung, den Bau, Betrieb und die Verwaltung derselben

---

[1]) Siehe Abschnitt III § 16 III.

von seinen Bedingungen abhängig macht. Diese Befugnisse, welche unter dem Gesammtbegriffe des Konzessionsrechts zusammengefaßt werden, sind in das positive Staatsrecht aller Staaten aufgenommen. Auch dem Preußischen Staate steht als Ausfluß seines Eisenbahnhoheitsrechts[2]) kraft des Gesetzes[3]) das Recht der Konzessionirung zu. Und das gleiche Recht ist im Preußischen Staatsgebiete auf Grund des Artikels 41 der Reichsverfassung in dem dort begrenzten Umfange dem deutschen Reiche verliehen.[4])

Die Eisenbahnen können aber nicht nur von Privatunternehmern, sondern auch vom Staate selbst gegründet, angelegt und betrieben werden. Sie zerfallen darnach in Privat- und in Staats-Eisenbahnen[5]). Auch die Preußischen Eisenbahnen sind zum Theil von Privatunternehmern, zum Theile vom Staate selbst gegründet worden und in Zukunft wird in Folge der prinzipiellen Durchführung des Staatseisenbahnsystems die letztere Form die herrschende sein[6]). Es liegt auf der Hand, daß die Gründung und ihre Modalitäten sich verschieden gestalten, je nachdem eine Privatperson oder der Staat selbst der Unternehmer ist. Die Gründung einer Staatseisenbahn vollzieht sich der Natur der Sache nach in weit einfacherer Weise, als die Gründung einer Privateisenbahn. Ist der Staat selbst der Unternehmer, so erübrigt sich die staatsseitige Wahl und Prüfung des Unternehmers, erfolgt die finanzielle und rechtliche Fundirung des Unternehmens in der einfachen

---

[2]) Siehe Abschnitt II § 8 S. 29, § 11 S. 37.

[3]) § 1 Eisenb.-Gesetz vom 3. November 1838 (s. noch oben Abschn. I § 6 S. 24 Anm. 5).

[4]) Siehe Abschnitt II § 13 Seite 29. Das Deutsche Reich hat die ihm durch Art. 41 der Reichsverfassung beigelegte Befugniß bisher weder durch Anlegung eigener Eisenbahnen, noch durch Konzessionirung an Privatunternehmer ausgeübt. Da dies auch in Zukunft nicht wahrscheinlich ist, so ist auf die Rechtsverhältnisse der Gründung ꝛc. von Reichseisenbahnen im Preußischen Staatsgebiete im Folgenden nicht weiter eingegangen. Im Falle der Anlegung einer solchen Eisenbahn würden übrigens Mangels besonderer reichsgesetzlicher Bestimmungen für die Vorbereitung (Vorarbeiten), Prüfung ꝛc. des Projektes die für die Preußischen Staatseisenbahnen geltenden Vorschriften analog zur Anwendung kommen müssen. (In Betreff der Enteignung s. oben Abschn. II § 13 Anm. 5 S. 59). Und ebenso würde, wie bei diesen, die Gründung selbst — ohne einen besonderen Akt der Konzessionirung und ohne Konzessionsbedingungen — lediglich durch das betreffende Reichsfinanzgesetz, welches die Mittel zum Bau und Betriebe bereitstellt, also ex lege erfolgen (s. S. 83).

[5]) Siehe Absch. I § 2 Seite 4 und Abschn. III § 16 Seite 86.

[6]) Nicht aber die ausschließliche, denn die Verstaatlichung erstreckt sich im Wesentlichen nur auf die Vollbahnen bezw. auf die größeren, durchgehenden Linien, von mehr, als lokaler Bedeutung. Bei der Gründung lokaler Bahnen, insbesondere Bahnen untergeordneter Bedeutung, ist die Privatunternehmung nicht ausgeschlossen.

Form des Gesetzes (Finanzgesetzes), bedarf es weder eines besonderen Aktes der Konzessionirung, noch der Aufstellung und des Vorbehalts besonderer Konzessionsbedingungen. Denn der Staat als Inhaber des Eisenbahnhoheitsrechts braucht sich weder selbst durch einen besonderen Akt die Konzession zur Anlage und zum Betriebe einer Eisenbahn zu ertheilen, noch Konzessionsbedingungen vorzuschreiben. Die Konzessionirung fällt zusammen mit der rechtlichen und finanziellen Fundirung.

Der Konzessionirung bedarf es nicht, weil sie implicite in dem Gründungs-Gesetze liegt, durch welches die gesetzgebenden Faktoren die Mittel zur Anlage einer Staatseisenbahn bereitstellen und bewilligen. Die Gründung einer Staatseisenbahn muß nach der Preußischen Verfassung von 31. Januar 1850 durch ein Gesetz erfolgen, weil die zur Anlage von Eisenbahnen erforderlichen Mittel aus Staatsfonds nach Art. 99—104 der Verfassung nur mittelst eines Gesetzes beschafft werden können, sei es durch das allgemeine Etatsgesetz (Art. 99) oder durch ein besonderes Anleihe-Gesetz (Art. 103). Zu jedem Gesetze ist aber nach Art. 62 l. c. die Uebereinstimmung des Königs und beider Häuser des Landtages erforderlich. Somit vollzieht sich die staatliche (sc. landesherrliche)[7]) Genehmigung zur Anlage einer Staatseisenbahn wie auch die Kreirung des Unternehmers (d. h. des Staates), die rechtliche und finanzielle Fundirung des Unternehmens uno actu durch das Finanzgesetz, welches die Mittel zum Bahnbau gewährt.[8])

Ebensowenig sind besondere Konzessionsbedingungen erforderlich. Denn die Wahrnehmung der öffentlichen Interessen gegenüber den Eisenbahn-Unternehmern, welche durch die Konzessionsbedingungen bezweckt und bewirkt wird, ist an sich die Aufgabe des Staates und bedarf also bei der Gründung einer Eisenbahn, welche der Staat selbst unternimmt, und von staatlichen Behörden und Beamten ausführen läßt, des Schutzes durch besondere Konzessionsbedingungen nicht.[9])

---

[7]) § 1 Eisenb.-Gesetz vom 3. November 1838; oben Abschn. II § 12 S. 40.

[8]) v. Rönne, Staatsrecht der Preußischen Monarchie, 4. Aufl. Bd. 1 § 123 S. 664.

[9]) Letzteres könnte allerdings zweifelhaft sein, weil die Staatsgewalt, welche kraft ihres Hoheitsrechts die Konzession verleiht und die Konzessionsbedingungen vorschreibt, nicht identisch ist mit dem Staatsfiskus, der die Konzession erhält, die Eisenbahn projektirt, baut, betreibt und verwaltet Indeß hat die Preußische Eisenbahngesetzgebung diesen bereits oben (Abschnitt II § 9 Anm. 2 Seite 35) berührten Unterschied bei der Gründung der Staatseisenbahnen nicht hervortreten lassen — und zwar wohl um deshalb nicht, weil die Staatsaufsichts-

Von diesen Gesichtspunkten ist die Preußische Eisenbahngesetzgebung ausgegangen. Der Umstand zwar, daß das Preußische Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 nur für die Gründung von Privateisenbahnen die staatliche Konzessionirung und Konzessionsbedingungen vorschreibt, würde dafür nicht beweisend sein. Denn das Preußische Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 wurde zu einer Zeit erlassen, in welcher überhaupt nur Privateisenbahnen bestanden, bezw. lediglich die Anlage solcher Bahnen in Aussicht genommen war. Daß dieses Gesetz die Gründung von Staatseisenbahnen nicht berührt, sondern nur die Gründung von Privateisenbahnen behandelt, liegt daher in der Natur der Sache. Aber auch die spätere Gesetzgebung schreibt für die Gründung von Staatseisenbahnen weder Konzessionirung noch Konzessionsbedingungen vor, indem unverkennbar die Erwägung maßgebend war, daß der Kernpunkt der Gründung einer Staatseisenbahn lediglich in dem Finanzgesetz liegt, welches die Mittel für dieselbe bewilligt und bereit stellt, und es mithin irgend welcher anderen gesetzlichen Normen in Betreff der Gründung von Staatseisenbahnen nicht bedürfe.

Wenngleich indessen für die Gründung Preußischer Staatseisenbahnen die oben bezeichneten grundlegenden Akte — nämlich die Bestimmung und Prüfung des Unternehmers, die rechtliche und finanzielle Fundirung des Unternehmens, die staatliche Genehmigung (Konzessionirung) — lediglich in dem Erlasse des bezüglichen Finanzgesetzes vereinigt sind, so ist dies doch nach einer Richtung hin nicht der Fall. Auch für die Gründung von Staatseisenbahnen sind rechtliche Normen erforderlich geworden, nach welchen die Gründungsgesetze vorzubereiten d. h. die Staatseisenbahn-Unternehmungen zu projektiren, ihre Utilität und finanziellen Erfordernisse festzustellen, die betreffenden Projekte nach ihrer technischen, materiellen 2c. Ausführbarkeit zu fertigen, zu prüfen und zu genehmigen sind. Der Staat hat in Betreff der eigenen Eisenbahnanlagen ganz ebenso, wie in Betreff der Eisenbahnanlagen von Privatunternehmern die Verpflichtung und Aufgabe, in einem geregelten Vorbereitungsverfahren die Gesammtheit nicht nur der staatlichen und öffentlichen, sondern auch der kommunalen und privaten Interessen, welche durch die projektirte Bahnanlage berührt werden, zu prüfen und zu berücksichtigen[10]). Zwar hat auch dieses vorbereitende

behörden, welche die Beobachtung der Konzessionsbedingungen zu überwachen haben, zusammenfallen mit den fiskalischen Staatsbehörden, welchen der Bau, Betrieb und die Verwaltung der Staatseisenbahnen obliegt.

[10]) Siehe Abschn. II § 8 S. 29 f.

Verfahren in Betreff der Staatseisenbahnen in Preußen eine gesetzliche Regelung nicht gefunden. Denn die maßgebenden, im folgenden § 16. IIb erörterten Vorschriften des Staats-Ministerialbeschlusses und der Instruktion vom 30. November 1838 und die diese ergänzenden Bestimmungen beziehen sich, wie das Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 selbst, nur auf Privateisenbahnen[11]). Aber eine durch den Gebrauch und zahlreiche Verwaltungsvorschriften befestigte Verwaltungspraxis hat auf dieses vorbereitende Verfahren — mit den aus der Person des Unternehmers und den Fortfall der förmlichen Konzessionirung und der Konzessionsbedingungen sich nothwendig ergebenden Modifikationen — das für die Vorbereitung der Privateisenbahn-Projekte, ihre Aufstellung, Prüfung, vorläufige und definitive Genehmigung (generelle und specielle Vorarbeiten) vorgeschriebene, im § 16 des Näheren dargestellte Verfahren konstant zur analogen Anwendung gebracht.

Sonach läßt sich das Verfahren bei der Gründung einer Staatseisenbahn in folgenden Grundzügen kurz zusammenfassen. Das Verfahren zerfällt in zwei Abschnitte:

I. Die Aufstellung, Prüfung und Feststellung des Staatseisenbahn-Projekts.

Zu diesem Behufe beauftragt der Minister der öffentlichen Arbeiten eine Staatseisenbahnbehörde mit der Anfertigung der Vorarbeiten für das angeregte Unternehmen. Auf die Publikation dieses Auftrages, auf die Anfertigung, Prüfung und Feststellung dieser Vorarbeiten finden im Wesentlichen diejenigen Vorschriften analoge Anwendung, welche für die Vorbereitung und die Vorarbeiten ꝛc. der Privateisenbahnprojekte ertheilt und im Folgenden (§ 16 II. b. und c.) zur Darstellung gelangt sind[12]).

II. Vorbereitung und Erlaß des die Mittel zur Ausführung bereitstellenden Finanzgesetzes (Gründungsgesetzes).

Ist das Projekt nach den vorstehend bezeichneten Vorschriften festgestellt, so wird vom Minister der öffentlichen Arbeiten ein

---

[11]) Mit Ausnahme derjenigen Bestimmungen, welche dem Enteignungsrechte angehören. Die gesetzlichen Vorschriften über das Eingreifen in fremdes Eigenthum bei der Vorbereitung von Eisenbahnanlagen (s. § 5 des Preuß. Enteig.-Gesetzes v. 11. Juni 1874 unten Absch. III § 16 IIb) beziehen sich auf alle Eisenbahn-Unternehmungen, sowohl staatliche, wie private.

[12]) Siehe Absch. III. § 16. IIb und c.

bezüglicher Finanzgesetzentwurf ausgearbeitet, welcher Umfang und Grenzen des Unternehmens normirt und die erforderlichen Fonds aus Staatsmitteln bewilligt und bereit stellt. Dieser Gesetzentwurf durchläuft die durch die Verfassung vorgezeichneten Stadien. Mit der verfassungsmäßigen Annahme des Gesetzentwurfes durch die gesetzgebenden Faktoren und der Publikation des Gesetzes ist die Gründung des Staatseisenbahn-Unternehmens beendet[13]).

§ 16. Die Gründung der Preußischen Privat-Eisenbahnen.

Die Gründung von Privat-Eisenbahnen kann an sich sowohl durch physische, wie durch juristische Personen geschehen. In Preußen ist sie fast ausnahmslos durch Aktiengesellschaften erfolgt.[1]) Der Zweck dieser Aktiengesellschaften ist die Anlage und der Betrieb von Eisenbahnen. Da hierzu nach dem Gesetze die landesherrliche Genehmigung (Konzessionirung) erforderlich ist,[2]) so muß der Gründung der Eisenbahn-Aktiengesellschaft die Konzessionirung vorausgehen. Denn ohne letztere würde die Gründung der Aktiengesellschaft zwecklos sein.[2a]) Daher bildet sich in der Regel zunächst eine Gründungs-Gesellschaft, welche lediglich die Erlangung der Konzession für die beabsichtigte Eisenbahn und die Gründung einer Aktiengesellschaft zum Bau und Betriebe der zu konzessionirenden Eisenbahn zum Zweck hat und vorbereitet.[3]) Erst wenn die Konzession ertheilt ist, konstituirt sich die Eisenbahn-Aktiengesellschaft zum Bau und Betriebe der konzessionirten Eisenbahn. Der Errichtung der Eisenbahn-Aktiengesellschaft folgt endlich die spezielle staatliche Genehmigung der ganzen projektirten

---

[13]) Nur die selbstständige Gründung von Eisenbahnen durch den Staat ist hier behandelt. Die Betriebsüberlassung von Privateisenbahnen an den Staat (Uebernahme der Verwaltung für eigene oder private Rechnung) sowie der Erwerb (Ankauf) durch den Staat gelangen im Abschnitt XII zur Darstellung.

[1]) Das Preuß. Eisenbahnges. v. 3. Novbr. 1838 setzt nur Aktiengesellschaften als Unternehmer von Eisenbahnen voraus. Indeß sind andere Unternehmer (offene Handels-Gesellschaften, Kommunen, Korporationen, auch einzelne Personen) an sich gesetzlich nicht ausgeschlossen. Das Reich hat die ihm durch Art. 41, R.-Verfass. beigelegte Befugniß der Konzessionirung von Eisenbahnen an Privat-Unternehmer bisher in Preußen nicht ausgeübt, s. S. 22 Anm. 4.

[2]) § 1. Eisenb.-Ges. v. 3. Novbr. 1838 (s. Abschn. I § 1. Anm. 2 u. 3, S. 2 u. Abschn. II § 12. Anm. 2, S. 40. v. Rönne, Pr. St.-R., 4. Aufl. Bd. 4 § 374. Anm. 1a und b, S. 579.

[2a]) Motive des Ges. v. 18. Juli 1884 in Busch's Arch. Bd. 44. S. 180.

[3]) S. Anm. 7 u. Renaud, Das Recht der Aktiengesellschaften. S. 184, 186.

Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte.[4]) Mit diesem Akte ist die Gründung der Eisenbahn beendet.

Bei Konstituirung einer Preußischen Privat-Eisenbahn sind hiernach in der Regel vier zeitlich aufeinanderfolgende Akte zu unterscheiden:

I. Die Bildung der Gründungsgesellschaft.
II. Die Konzessionirung.
III. Die Bildung der Eisenbahn-Aktiengesellschaft.
IV. Die spezielle staatliche Genehmigung der Bahnlinie.

Diese vier Stadien bedürfen einer näheren Erörterung.

I. Die Bildung der Gründungsgesellschaft.

Der Bildung der Gründungsgesellschaft pflegen vorerst allgemeine Ermittelungen über die Ausführbarkeit und Rentabilität des zu errichtenden Eisenbahn-Unternehmens voranzugehen. Entweder übernimmt zunächst eine einzelne Person auf eigene Kosten diese Vorermittelungen oder es treten mehrere Personen lediglich zu diesem Behufe zusammen. Im letzteren Falle liegt eine Gründungsgesellschaft noch nicht vor, sondern eine Vereinigung zu dem alleinigen Zwecke, die Vorermittelungen vorzunehmen und die vorher hierzu bestimmten oder nachträglich festzustellenden Kosten derselben gemeinschaftlich zu tragen. Die Theilnehmer sind daher nur zur Tragung der bezeichneten Ermittelungskosten verpflichtet.

Sind diese Ermittelungen beendet und nach der Meinung der Entrepreneurs von günstigem Erfolge, so wird nunmehr erst in der Regel zur Bildung der eigentlichen Gründungsgesellschaft (Gründer-Konsortium, Gründungs-Komité) geschritten.[5]) Dieselbe beruht auf einem Gesellschaftsvertrage, welcher die Erlangung der Konzession für die beabsichtigte Eisenbahn und die Begründung einer Aktien-Gesellschaft für den Bau und Betrieb dieser Eisenbahn zum alleinigen Inhalt hat.[6]) Der Zweck und die Aufgabe dieser spezifischen Gründungsgesellschaft besteht also in der Gesammtheit derjenigen Handlungen, welche erforderlich sind, um die Errichtung einer Eisenbahn-Aktien-

---

[4]) § 4. Eisenb.-Ges. v. 3. Novbr. 1838, s. unten § 16 IV.

[5]) Die Gründungsgesellschaft (Gründer-Konsortium) ist zu unterscheiden von der Zeichner-Gesammtheit oder Zeichnergruppe, welche häufig auch Gründungsgesellschaft genannt bezw. mit dieser konfundirt wird, s. unten Anm. 11 S. 91.

[6]) S. Anm. 11 S. 91.

gesellschaft vorzubereiten und zum Abschluß zu bringen.[7]) Dahin gehört vornehmlich die Projektirung des Eisenbahnunternehmens (die Vorarbeiten), die Erwirkung der landesherrlichen Konzession,[8]) die

---

[7]) S. Primker, Die Aktiengesellschaft in Endemann's Handb. d. Hand.-R. Bd. I S. 543, 548. So auch das R.-O.-H.-G. Bd. 7 S. 271, 272: „Das Gesetz v. 3. Novbr. 1838 über die Eisenbahn-Unternehmungen (§ 1, 3) unterstellt eine vor der Konstituirung des Aktienvereins bestehende anderweitige Gesellschaft mit einem sogenannten Gesellschaftsvertrage oder (provisorischen) Statut — sei es unter sämmtlichen Zeichnern, sei es zwischen den Gründern als solchen und allen Zeichnern — und dasselbe ist, ungeachtet die theoretischen Konstruktionen weit auseinander gingen, in diesem Sinne konstant in der Preußischen Praxis aufgefaßt worden, wenn auch nicht immer unter scharfer Scheidung der Gründer- bezw. Zeichner-Gesellschaft von der aus ihr hervorgehenden Korporation des Aktienvereins. (Entsch. d. Ob.-Trib., Bd. 24 S. 347. Strieth, Arch. Bd. 4 S. 303. Bd. 42 S. 246. Arch. f. Wechselr. XIII S. 47 ff. Zeitschr. f. Gesetzgeb. und Rechtspfl. in Preuß. IV S. 756 ff., vgl. v. Savigny, Oblig.-R. II § 64 Note f. Gad, Handb. d. H.-R. S. 41, Note 8. Witte, Zeitschr. f. Handelsr. VIII S. 23 ff.) S. über die Stellung der Zeichner zur Gründungsgesellschaft Anm. 9 S. 89.

[8]) Rechtliche Schwierigkeiten kann die Frage bieten, wie sich die Ertheilung der vom Gründungs-Komité erwirkten landesherrlichen Konzession an die noch nicht errichtete Eisenbahn-Aktiengesellschaft rechtlich konstruiren läßt. Die Fassung der Konzessionsurkunden lautet in der Regel: „Nachdem von dem Komité, welches sich zur Gründung einer Aktien-Gesellschaft unter der Firma . . . gebildet hat, darauf angetragen worden ist, dieser Gesellschaft die Konzession zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von . . . nach . . . zu ertheilen, wollen wir diese Konzession, sowie das Recht zur Entziehung ꝛc. des Grundeigenthums nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen unter den nachstehenden Bedingungen hierdurch ertheilen."

Nach dieser Fassung wird unverkennbar die Konzession nicht dem Komité, sondern der — noch nicht bestehenden — künftig zu errichtenden Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft verliehen. Das R.-O.-H.-G. ist in der juristischen Konstruktion des Rechtsverhältnisses zwischen der Gründungsgesellschaft und der von ihr konstituirten künftigen Aktiengesellschaft nicht ganz konstant geblieben. In der Entscheid. Bd. 4 S. 313 wird die Aktiengesellschaft als Rechtsnachfolgerin (Successor) der ursprünglichen Gründungsgesellschaft bezeichnet, von einer Aufeinanderfolge und Umwandlung der Sozietät in die Aktien-Gesellschaft gesprochen; in der Entsch. Bd. 7 S. 272 von einem Hervorgehen der letzteren aus der ersteren; in den Entsch. Bd 10 S. 205, 206 und Bd. 20 S. 211, 212 wird die Gründungsgesellschaft als unbeauftragter Geschäftsführer (negotiorum gestor) der künftigen Aktiengesellschaft dargestellt, da eine Geschäftsführung nicht minder für eine erst in der Entstehung begriffene bestimmte Person, wie für eine bereits bestehende, aber noch ungewisse Person rechtlich denkbar erscheine (Pöhls, D. Recht der Aktiengesellsch. S. 167. Auerbach, D. Gesellschaftswesen, S. 258. Regelsberger, Civilrechtl. Erörter., S. 55, 57, 58. Witte, Zeitschr. f. Hand-R. VIII S. 24. Goldschmidt, eod. V S. 638. XIII S. 336. Handb. d. Hand.-R. S. 723. Ob.-Trib. zu Berlin Zeitschr. f. Hand.-R. VI S. 406. Dagegen Renaud, Das Recht der Aktien-Gesellsch. S. 199, 235, welcher annimmt, daß die Rechtsakte der Gründer zum Vortheile der in Bildung begriffenen Aktiengesellschaft abgeschlossen seien, s. jedoch S. 342.) Die Konstruktion der negotiorum gestio erscheint sowohl nach der oben mitgetheilten Fassung der Konzessionsurkunden, wie auch nach dem rechtlichen Charakter der Konzession am zutreffendsten, da mit der Konzession als einem höchst persönlichen Rechte (Privileg.: s. § 16 IIa S. 93) die Annahme einer Succession nicht wohl vereinbar ist.

Aufbringung des darnach bestimmten Anlage-Kapitals durch Sammlung der Zeichnungen,[9]) die Verlautbarung der Grundzüge des für

---

[9]) Die Aufforderung des Gründungskomités zu Zeichnungen kann öffentlich (durch Veröffentlichung eines Prospekts ꝛc.) oder auch privatim (durch mündliche Aufforderung, privates Anschreiben, Cirkulär ꝛc.) geschehen. S. über Gründungs-Prospekte die Motive des Ges. vom 18. Juli 1884 in Busch's Arch. Bd. 44 S. 153 ff. 158 ff. Löwenfeld in Holtzendorff's Rechts-Lexikon II S. 211—215. Endemann, Hand.-R. 3. Aufl. S. 254 f. Renaud, § 22. Jolly, S. 353 ff. Auerbach, S. 235 f. Es handelt sich hierbei noch nicht um die Zeichnung von Aktien (Art. 209e H.-G.-B.), sondern lediglich um die Zeichnung (Urzeichnung, Vorzeichnung), welche die Bereiterklärung ausdrückt, sich mit einem Kapitalsbetrage an der Gründung der künftigen Eisenbahn-Aktiengesellschaft betheiligen zu wollen, falls diese durch die Bemühungen der Gründungsgesellschaft in angemessener Zeit zu Stande kommt und insbesondere die landesherrliche Konzession erhält. Das Rechtsverhältniß, in welchem die Zeichner zu dem Gründungs-Komité und zu einander stehen, sowie die beiderseitigen Verpflichtungen aus dem Zeichnungsverhältnisse werden rechtlich sehr verschieden konstruirt und haben zu zahlreichen Controversen geführt, auf welche hier des Näheren nicht eingegangen werden kann. Die Zeichner können Theilnehmer der Gründungsgesellschaft (Mitgründer) ebenso wie die Gründungskonsorten zugleich auch Zeichner sein, so daß häufig die Begriffe der Gründungsgesellschaft und der Zeichner-Gesammtheit nicht streng auseinander zu halten sind und in einander fließen. (S. Primker a. a. O. S. 548—551 und Anm. 14. Wiener, in d. Zeitschr. f. d. ges. H.-R. Bd. 24. Renaud, S. 186 ff. Endemann, Hand.-Recht 3. Aufl. S. 260 ff.)

Die rechtliche Gestaltung dieser Verhältnisse ist vielfach von der konkreten Sachlage, der Absicht der Kontrahenten, Fassung der Prospekte abhängig. Jedenfalls wird man aber annehmen dürfen, daß die Zeichner dem Gründungs-Komité gegenüber in Höhe ihrer Zeichnungen auch für die künftig zu begründende Aktien-Gesellschaft gebunden seien. Denn darin besteht eben der Inhalt und das Wesen der Zeichnung, daß die Zeichner sich auf der Basis des bereits in seinen Grundzügen festgestellten Gesellschaftsvertrages der künftig zu errichtenden Aktien-Gesellschaft (s. die folgende Anm. 10 S. 90) zur Betheiligung an der Gründung der letzteren unter der Voraussetzung verpflichten, daß die landesherrliche Konzession ertheilt wird und das Unternehmen in der bestimmten bezw. den Verhältnissen entsprechender Zeit zu Stande kommt. (Renaud a. a. O. S. 186.) Die Annahme von Bessel u. Kühlwetter (S. 4), daß der ursprüngliche Zeichner, welcher vor dem Abschlusse des Aktien-Gesellschaftsvertrages seine Betheiligung angemeldet hat, hierdurch in keiner Weise für den Kapitalbetrag seiner Zeichnung gebunden sei], wenn er nicht entweder bei dem späteren Aktien-Gesellschaftsvertrage konkurrire oder auf irgend eine Weise hinterher seine ursprüngliche Zeichnung genehmige, ist hiernach unzutreffend. Der Aktien-Gesellschaft gegenüber besteht allerdings eine derartige Pflicht nicht [A. M. Renaud, S. 203 ff., welcher annimmt, daß der zwischen den Gründungskonsorten und den einzelnen Zeichnern abgeschlossene Vertrag zum Vortheile eines Dritten, der in Bildung begriffenen Gesellschaft, abgeschlossen sei], wenigstens jetzt nicht mehr, nachdem durch d. Ges. v. 18. Juli 1884 Art. 209e H.-G.-B. für Form und Inhalt des definitiven Zeichnungsscheines zur Betheiligung an der Aktien-Gesellschaft besondere formale Bestimmungen ergangen sind, deren Nichtbeobachtung die Aktienzeichnung ungültig macht (Mot. d. Ges. v. 18. Juli 1884 in Busch's Arch. Bd. 44 S. 158)], wohl aber gegenüber dem Gründungs-Comité. Denn diesem müssen sich die Zeichner auf die Grundzüge des künftigen Aktien-Gesellschaftsvertrages und dessen wesentlichen Inhalt hin verpflichten, mit den gezeichneten Beträgen an der zu gründenden Aktien-Gesellschaft Theil zu nehmen. Eine Zeichnung ohne diese Basis ist unverbindlich. Der Zeichner ist also von vornherein mit dem wesentlichen Inhalte des späteren Aktien-Gesellschafts-Statuts bekannt. Insoweit hat für ihn der Eintritt in die Aktien-Gesellschaft nur

die künftig zu errichtende Aktiengesellschaft erforderlichen Gesellschaftsvertrages (Statuts),[10]) überhaupt die Summe aller derjenigen Schritte,

---

mehr formale Bedeutung. In seiner ursprünglichen, der Gründungs-Gesellschaft gegenüber übernommenen Verpflichtung ändert sich dadurch nichts. Wenn § 1 des Eisenb.-Ges. v. 3. Novbr. 1838 bestimmt, daß erst nach der landesherrlichen Konzession der Nachweis zu führen ist, daß das bestimmte Aktienkapital gezeichnet und die Gesellschaft nach einem unter den Aktienzeichnern vereinbarten Statute zusammengetreten sei, so steht dies mit dem Vorstehenden durchaus im Einklang. Die formale Zeichnung der Aktien und Errichtung der Aktien-Gesellschaft hat erst nach der Konzessionirung zu erfolgen. Dies schließt jedoch nicht aus, daß vorher die Zeichner sich der Gründungs-Gesellschaft gegenüber bindend verpflichtet haben, die Aktien-Zeichnungen bei Errichtung der Aktien-Gesellschaft zu bewirken bezw. als Aktionäre in diese einzutreten. Das Gründungs-Komité kann sie hierzu im Klagewege anhalten.

Je nachdem nun schon vorher von den Theilnehmern des Gründungskomités und den diesem verpflichteten Zeichnern das Kapital ganz oder nur theilweise gezeichnet oder nachträglich Aenderungen hierin vorgenommen worden sind, findet nunmehr erst die Errichtung der Aktien-Gesellschaft entweder im Wege der Simultan-Gründung (Art. 209d. des H.-G.-B.: Uebernahme sämmtlicher Aktien durch die Gründer) oder der Succeſſiv-Gründung (Art. 209e H.-G.-B.: Uebernahme eines Theil der Aktien durch die Gründer und Zeichnung des Restes durch dritte) statt. Ueber die Errichtung der Eisenbahn-Aktiengesellschaft s. unten § 16 III.

[10]) Der wesentliche Inhalt des Gesellschaftsvertrages der künftig zu errichtenden Aktiengesellschaft muß unter den Theilnehmern der Gründungsgesellschaft vereinbart und den Zeichnern bekannt sein, um diese zum Beitritt zur Aktien-Gesellschaft zu verpflichten. Ueberhaupt darf sich der Gründungs-Gesellschaftsvertrag nicht auf die bloße Angabe des Zwecks der künftigen Aktiengesellschaft beschränken. Vielmehr muß die Vereinbarung auch zugleich bereits die wesentlichen Bestimmungen des künftigen Statuts der zu gründenden Aktiengesellschaft enthalten. Denn da eine Aktiengesellschaft ohne bestimmte Feststellungen, insbesondere über die Höhe des Aktienkapitals der Antheilseinheiten (Aktien), sowie über Namen und Verfassung nicht denkbar ist, so würde ohne Vereinbarung mindestens der wesentlichen Bestimmungen des künftigen Statuts in seinen Grundzügen die Gründungsgesellschaft selbst eines hinreichend bestimmten Zweckes entbehren. Solange es also hieran fehlt, besteht wegen Unbestimmtheit des Zweckes auch die vorbereitende Gründungs-Gesellschaft, deren Gesellschaftsvertrag dem Statut der künftigen Aktiengesellschaft zur Grundlage dient, nicht zu Recht, daher erwachsen für die Theilnehmer der Gründungsgesellschaft (Konsorten) sowie für die Zeichner nur unter dieser Voraussetzung rechtliche Verpflichtungen. (Vergl. Entsch. d. R.-O.-H.-G. Bd. 7 S. 273 ff., Bd. 10 S. 325 f., Bd. 11 S. 378, 379 f., Bd. 18 S. 357—360 f. Pöhls, Recht d. Akt.-Gesellsch. S. 20, vgl. S. 157, 158. Jolly, Zeitschr. f. D. R. XI S. 351 f. Brackenhöft in Weiske's Rechtslexikon V S. 89. Auerbach, Gesellsch.-Wes. S. 230, 231, 240, 241. Bessel u. Kühlwetter, Preuß. Eisenb.-R. I S. 3—8. Brinckmann, Handelsr. S. 239, 240, 248. Renaud, R. d. Aktiengesellsch. S. 269 ff. Endemann, Handelsr. S. 286, 287, 291, 292, 296, 298, 302—304 u. Nachtr. dazu 1873 S. 13 f. J. F. C. Hahn, Zeichnung von Aktien ꝛc. Straßburg 1874 S. 7, 18, 32, 59. Primker, a. a. O. S. 546—550. v. Hahn, Komment. (2. Aufl.) S. 593. Anschütz u. Völderndorff, II S. 419, 428, 477, 479, 480. Becker, Zeitschr. f. H.-R. XVII S. 396, 432, 406 ff. Prot. der Nürnb. Konferenz S. 373, 379, 380, 1036, 1037. Monit. 194 z. 3. Lesg. u. Prot. S. 4540.)

Anders liegt die Frage, wenn der Bau und Betrieb der Eisenbahn nicht durch eine zu begründende Aktiengesellschaft, sondern durch die ursprüngliche Unternehmergesellschaft selbst bewirkt werden soll. Denn zur Perfektion einer Societät gehört

welche der Errichtung der Aktiengesellschaft (Art. 207 ff. H.-G.-B.) nothwendig vorangehen müssen.

Die Theilnehmer der Gründungsgesellschaft (Konsortien) können zwar zugleich selbst zu den Zeichnern der zu errichtenden künftigen Aktiengesellschaft gehören. Aber sie brauchen es nicht. Das Gründungs-Konsortium kann ganz oder theilweise aus Personen bestehen, die nicht Zeichner und spätere Aktionäre der künftigen Aktiengesellschaft sind. (S. Primker a. a. O. S. 550.) Denn der spezifische Zweck der Gründungsgesellschaft bezw. ihrer Kontrahenten besteht nicht in der Theilnahme an der künftig zu errichtenden Eisenbahn-Aktiengesellschaft, sondern nur in der Theilnahme an einer Societät, welche die Gründung der Aktiengesellschaft vorbereitet. Diese Gründung ist der einzige und ausschließliche Zweck der Gründungsgesellschaft, mit dessen Erreichung sich ihre Aufgabe erschöpft.[11])

---

an sich lediglich die Feststellung des gemeinschaftlichen Endzwecks und der Mittel, durch welche derselbe erreicht werden soll. (A. L.-R. Th. I, Tit. 17, §§ 169, 170.) Alles Fehlende wird nach den subsidiären bezw. gewohnheitsrechtlichen Rechtsnormen ergänzt. In diesem Falle genügt es also, daß die Unternehmergesellschaft lediglich vereinbart, daß die ihrer Richtung nach genau bestimmte Bahn mit gemeinschaftlichen Mitteln errichtet werden solle; denn sogar das nicht vereinbarte Maaß der Beitragspflicht regelt sich nach dem Gesetz. (A. L.-R. Th. I, Tit. 17, § 189. H.-G.-B. Art. 267 vgl. Art. 102.)

[11]) S. Entsch. d. R.-O.-H.-G. Bd. 18 S. 360, Bd. 7 S. 273.

Unter Gründungsgesellschaft wird auch häufig die Gesammtheit der Zeichner verstanden oder mitinbegriffen, welche sich auf Grund der Aufforderung des Gründer-Konsortiums diesem gegenüber zur Deckung des ganzen oder theilweisen Anlage-Kapitals der künftig zu errichtenden Aktiengesellschaft bereit erklärt haben. Indeß diese Zeichner-Gesammtheit oder Gruppe, zu welcher allerdings auch die Theilnehmer des Gründer-Komités als Mitzeichner gehören können, ist nicht die Gründungs-Gesellschaft, sondern vielmehr eine an sich untereinander rechtlich nicht verbundene Reihe einzelner Persönlichkeiten (Renaud, a. a. O. S. 194, 200, 235), welche sich der Gründungs-Gesellschaft gegenüber zur Betheiligung an der künftig zu errichtenden Aktiengesellschaft mit bestimmten Kapitalsbeträgen und unter bestimmten Voraussetzungen verpflichtet haben, mithin nicht untereinander, sondern nur mit der Gründungs-Gesellschaft im Obligationsnexus stehen. (Renaud, S. 196 ff., 223 ff.) Die zwischen der Gründungs-Gesellschaft und den Zeichnern in Folge des Prospektes eintretenden Rechtsverhältnisse bestimmen sich lediglich nach den Normen des bürgerlichen Rechtes (Mot. des Ges. v. 18. Juli 1884 in Busch's Arch. Bd. 44 S. 158). Lediglich in dieser gleichmäßigen Verpflichtung liegt das Gemeinsame der Zeichner. Sie bilden nur die Vorstufe der künftigen Aktienzeichner (im Sinne des Art. 209e H.-G.-B.) bezw. der Aktionäre, aus welcher diese durch die Thätigkeit des Gründungs-Komités entwickelt werden.

Von dem Eintritt der Voraussetzungen, unter welchen diese — provisorischen — Erklärungen der ersten (Ur-) Zeichner erfolgt sind, in der Regel Ertheilung der landesherrlichen Konzession und Zustandekommen des Unternehmens in einer bestimmten Frist, ist die Erfüllung der Verpflichtung zur künftigen Aktienzeichnung bezw. zum Eintritt in die künftig zu errichtende Aktiengesellschaft abhängig, sie ist mithin eine bedingte. (Renaud, S. 201, 212 ff.) Wird die landesherrliche Konzession dem Gründungs-Komité nicht ertheilt oder kommt aus anderen Gründen das Unter-

Wie die Gründungsgesellschaft und die Aktiengesellschaft, so sind daher auch die Theilnehmer der ersteren und der letzteren an sich streng von einander zu unterscheiden. Die sog. Gründer der Aktiengesellschaft im Sinne des Art. 209 c. des Handels-Gesetz-Buches[12]) müssen Aktionäre sein und treten erst in Funktion, wenn die vorbereitenden Schritte des Gründer-Konsortiums bezw. der Gründungsgesellschaft zum Abschluß gebracht sind.

Was den rechtlichen Charakter der Gründungsgesellschaft anlangt, so läßt sich derselbe hiernach wohl am zutreffendsten als der einer societas rei unius, einer Vereinigung zu einzelnen Geschäften für gemeinschaftliche Rechnung bezeichnen. Sie ist keine Handelsgesellschaft im Sinne des Handelsgesetzbuchs. Für die Rechtsverhältnisse der Theilnehmer (Konsortien) untereinander und dritten — insbesondere den Zeichnern — gegenüber, sind lediglich die allgemeinen Grundsätze des Handelsrechts und des bürgerlichen Rechts maßgebend.[13]) Es kann daher, dem für die Darstellung des Eisenbahnrechts angenommenen Prinzipe entsprechend, auf diese dem allgemeinen Rechte angehörigen Rechtsverhältnisse hier nicht weiter eingegangen werden.

II. Die Konzessionirung.

a. Begriff und Wesen der Konzessionirung.

Der nächstliegende Zweck der Gründungs-Gesellschaft ist die Erlangung der Konzession. Die Konzession ist die staatliche Genehmigung des Baus und Betriebs einer projektirten Eisenbahn. Das Recht der

---

nehmen nicht zu Stande, so erlischt die nur bedingte Verpflichtung der Zeichner. Wird aber die Konzession ertheilt und kommt das Unternehmen zu Stande, so wird die bis dahin bedingt gewesene Verpflichtung der Zeichner zu einer unbedingten und definitiven, d. h. dieselben sind dem Gründungs-Komité gegenüber definitiv verpflichtet, ihre provisorischen Zeichnungen bei Eintritt in die nunmehr zu errichtende Aktiengesellschaft in den Formalvorschriften des H.-G.-B. (Art. 209e) entsprechende Aktien-Zeichnungen umzuwandeln.

[12]) D. h. diejenigen Aktionäre, welche das Statut der Aktien-Gesellschaft festgestellt haben oder welche andere als durch Baarzahlung zu leistende Einlagen machen. (S. Motive des Ges. v. 18. Juli 1884 in Busch's Arch. Bd. 44 S. 138.)

[13]) Primker, a. a. O. S. 548. Wolff, Zur Lehre der Gelegenheitsgesellschaft in d. Zeitschr. f. d. ges. Hand.-Recht Bd. 8 S. 390—400. Sydow, über Konsortien od. sog. Syndikate ꝛc. eod. Bd. 19 S. 427 f. Gierke in Holtzendorff's Rechtslexikon Bd. 1 S. 65. Das R.-O.-H.-G. unterstellt die Gründungsgesellschaften den Grundsätzen der §§ 169 ff. Th. I Tit. 17, A. L.-R. (Entsch. Bd. 18 S. 359 ff., Bd. 7, S. 273 ff., s. auch Entsch. d. Preuß. Ob.-Trib. Bd. 20 S. 432 ff., Bd. 24 S. 347. Strieth., Arch. Bd. 42 S. 246.

Konzessionirung gehört zum Inhalt des Eisenbahnhoheitsrechts (S. 29,37). Die Verleihung der Konzession ist somit ein Akt der Staatsgewalt und wird nach § 1 des Gesetzes vom 3. November 1838 in Preußen[14]) selbstständig vom Landesherrn (S. 40),[15]) soweit aber die Konzessionirungsbefugniß gemäß Art. 41 Alin. 1 der Reichsverfassung dem Reiche zusteht, von diesem kraft eines Reichsgesetzes ausgeübt (S. 59). Die Konzession ist ein persönliches Privileg, welches ohne Genehmigung des Verleihers nicht auf dritte übertragen werden kann.[16]) Es beruht auf freiwilliger Verleihung, nicht auf einem Vertrage.[17]) Zwar pflegt die Regierung sich mit dem Bewerber (Gründungs-Komité) über die Bedingungen, unter welchen sie bereit ist, bei dem Landesherrn die Verleihung der Konzession zu beantragen, vorher zu verständigen. Indeß wird dadurch eine vertragsmäßige Verpflichtung der Staatsgewalt zur Gewährung der Konzession nicht begründet. Vielmehr werden auf diesem Wege lediglich die Pflichten normirt, zu deren Erfüllung der Bewerber sich für den Fall der Verleihung der Konzession bereit erklärt. Zum Theil sind diese Pflichten gesetzlich vorgeschrieben und insoweit ist ihre Uebernahme für den Konzessionsfall selbstverständlich. Der Landesherr ist hiernach befugt, den Antrag demungeachtet abzulehnen, ohne daß der Bewerber daraus einen Entschädigungsanspruch

---

[14]) Auch in Hohenzollern: Ges. vom 1. Mai 1865 G.-S. S. 317.

[15]) für die zum öffentlichen Verkehre bestimmten Locomotiv-Eisenbahnen und Zweigbahnen, s. § 1 S. 2, nur unter gewissen Voraussetzungen auch für öffentl. Pferdeeisenbahnen. Der Erlaß vom 14. Juni 1872 (M.-Bl. d. i. V. S. 172) schließt Pferdebahnen vom G. v. 3. Nov. 1838 aus, spätere Erlasse weichen allerdings hiervon ab, (s. S. 2) Straßenlokomotivbahnen (Tramwaybahnen ꝛc.) s. § 1 Anm. 2. — dagegen nicht für bloße Ergänzungs- und Erweiterungsbauten, welche im Rahmen der ursprünglichen Konzession liegen und durch das naturgemäße Wachsthum des Unternehmens bedingt sind. Die Auslegung kann allerdings in concreto Schwierigkeiten bereiten, vergl. § 23 Ent.-Ges. v. 11. Juni 1874), insbesondere für Bahnhofsanlagen, zweite ꝛc. Geleise (Micke S. 410, 411. 425) oder Privatgeleise (Micke S. 424—427 B—F.) Nach Erlaß der Verfassung hätte in Frage kommen können, ob das Recht der Konzessionirung — nach dem Vorgange anderer Gesetzgebungen — auf die gesetzgebenden Factoren zu übertragen, d. h. in Gesetzesform zu verleihen sei. Das Recht ist jedoch der Tendenz der Preuß. Gesetzgebung entsprechend (vergl. über die Verleihung des Enteignungsrechts § 10 Th. I Tit. 11 A. L.-R. und § 2 Alin. 1 des Enteig.-Ges. vom 11. Juni 1874) — dem Landesherrn verblieben. Wohl aber bedarf die Verleihungsordre (Konzessionsurkunde) der Gegenzeichnung des Ressortministers, d. i. des Ministers der öffentlichen Arbeiten, welcher damit für den betreffenden Act die Verantwortlichkeit übernimmt. (Art. 44 der Preuß. Verfassung.)

[16]) W. Koch, Deutschl. Eisenbahnen I S. 4, Anm. 8 u. S. 489. Dies tritt z. B. bei der Betriebsüberlassung, Fusion, sowie beim Konkurse ꝛc. hervor. (Siehe Abschnitt XII.)

[17]) Dernburg I § 23 S. 46. A. M. W. Koch, a. a. O. I S. 488. 489.

herleiten kann. Auf Ausübung eines Majestätsrechts, wie sie im Erlaß des Privilegiums liegt, kann überhaupt nicht geklagt werden, sondern — wenn in der That eine bindende Zusicherung des Landesherrn oder der Staatsregierung vorläge — nur auf Schadloshaltung. Ist die Konzession aber unter den gebotenen Bedingungen ertheilt, so erlangt der Bewerber ein Privileg, welches ihm nur unter den in den Gesetzen oder in der Konzession vorgesehenen Voraussetzungen ohne Schadloshaltung wieder entzogen werden darf. Anderenfalls ist die Entziehung nur aus den Gründen und unter Gewährung der Entschädigung zulässig, welche die Gesetze für die Entziehung des Privateigenthums vorsehen.[18]) Mit den Rechten übernimmt der Bewerber aber auch die in den Gesetzen und in der Konzession begründeten Pflichten, insbesondere die dem Betriebsrechte entsprechende Betriebspflicht und ist dem Staate gegenüber zu deren Erfüllung verbunden, die dieser nach Maßgabe der Gesetze öffentlichrechtlich, aber auch — soweit angängig — privatrechtlich verfolgen darf.[19])

Bei Fortsetzung preußischer Eisenbahnen auf außerpreußischen Staatsgebieten bedarf es der Natur der Sache nach auch der Konzessionirung Seitens des betreffenden fremden Staates und überdies, wie überhaupt bei jedem Anschlusse preußischer Eisenbahnen an ausländische Linien des Abschlusses eines Staatsvertrages, welcher die Beziehungen der betheiligten Staaten und Eisenbahnen in Rücksicht auf den Anschluß regelt.

In der Konzession sind implicite und ohne daß es eines besonderen Ausdrucks bedarf, gesetzlich folgende prinzipale Rechte

---

[18]) S. Zachariae, Staats- u. Bundesr. II. S. 112. W. Koch I. S. 489. Dagegen gewährt an sich die Konzession rechtlich kein Monopol, d. h. schließt spätere Privilegien gleicher Art nicht aus, falls sich dies nicht aus Wort und Sinn der Konzession ausdrücklich ergiebt. Nur ist, was den Bau anlangt, den Preuß. Eisenbahnen bis zur Emanation der Reichsverfassung (Art. 41) durch § 44 des Ges. v. 31. Novbr. 1838 ein Widerspruchsrecht gegen die Anlage von Parallelbahnen für die ersten 30 Jahre gegeben worden, jedoch durch Art. 41 der Reichsverfassung für alle später konzessionirten Bahnen aufgehoben. (S. S. 60 und Anm. 7.) Ferner ist den Bahnen hinsichtlich des Betriebs gestattet, während der ersten drei Jahre andere vom Transportbetriebe auszuschließen. (§ 26 Ges. v. 3. Nov. 1838 und unten Anm. 44.) Faktisch besitzt aber die Konzession insofern monopolartigen Charakter, als die Anlage von Parallel- 2c. Bahnen sich aus Rücksichten der Rentabilität, der Konkurrenzbetrieb auf derselben Bahn durch die Erfordernisse einheitlicher Leitung 2c. verbietet. (S. Abschn. II. § 8 Anm. 1 S. 29.)

[19]) S. Abschn. II § 12, § 14. Daraus folgt auch, daß der Eisenbahnunternehmer nicht einseitig ohne staatliche Genehmigung auf seine Konzession bezw. deren Ausübung verzichten, bezw. dieselbe an Dritte veräußern, übertragen, oder zur Benutzung überlassen darf.

und Pflichten des Konzessionars enthalten, welche — weil auf Gesetz beruhend — von der Staatsgewalt nicht verringert,[20]) wohl aber nach Lage des konkreten Falles durch spezielle Festsetzungen ergänzt bezw. vermehrt werden dürfen.

I. Der Konzessionar ist berechtigt:

1. eine Eisenbahn-Aktiengesellschaft zum Bau und Betrieb der konzessionirten Eisenbahn zu bilden,[21])

---

[20]) Das Eisenbahngesetz vom 3. Novbr. 1838 verknüpft mit der Konzession Kraft des Gesetzes eine Reihe von Rechten, z. B. das Enteignungsrecht (§ 8), das ausschließliche Betriebsrecht für die ersten 3 Jahre (§ 26) ꝛc. und es ist daher dem Landesherrn ebensowenig gestattet, diese gesetzlichen Rechte bei Verleihung der Konzession zu beschränken oder auszuschließen, wie es ihm gestattet sein würde, die gesetzlichen Pflichten (z. B. Entrichtung der Eisenbahnabgabe § 38 l. c., Beobachtung der Bahnpolizei- und Betriebs-Reglements, Leistungen gegenüber der Militär-, Post-, Zoll-Verwaltung ꝛc.) dem Unternehmer ganz oder theilweise zu erlassen.

[21]) Dies Erforderniß der landesherrlichen Genehmigung zur Bildung von Eisenbahn-Aktiengesellschaften, welches sich auf § 1—4 des Eisenb.-Ges. vom 3. November 1838 § 1 d. Ges. v. 9. November 1843 (G.-S. 1843 S. 341), Art. 208 H.-G.-B. in Verbindung mit Art. 12 des Preuß. Eisenb.-Ges. vom 24. Juni 1861 (G.-S. S. 455) und Ges. vom 15. Februar 1854 (G.-S. S. 57) gründet, ist durch die neueren Reichsgesetze, betr. die Kommanditgesellschaften auf Aktien und die Aktiengesellschaften vom 11. Juni 1870 (B.-G.-Bl. S. 385) und vom 18. Juli 1884 (R.-G. Bl. S. 123) nicht beseitigt worden. Zwar hat § 2 des alleg. Gesetzes vom 11. Juni 1870 die Landesgesetze, welche zur Errichtung solcher Gesellschaften die staatliche Genehmigung vorschreiben oder eine staatliche Beaufsichtigung dieser Gesellschaften anordnen, für aufgehoben erklärt und bestimmt, daß auch für bereits bestehende Gesellschaften solcher Art diejenigen Bestimmungen der Gesellschaftsverträge außer Kraft treten, welche die staatliche Genehmigung und Aufsicht betreffen. Zugleich aber hat der § 3 l. c. bestimmt, daß die landesgesetzlichen Vorschriften, nach welchen der Gegenstand des Unternehmens der staatlichen Genehmigung bedarf und das Unternehmen der staatlichen Beaufsichtigung unterliegt, durch die Bestimmung des § 2 nicht berührt wird, was auch für die bereits bestehenden Gesellschaften von denjenigen Bestimmungen der Gesellschaftsverträge gilt, welche sich auf die staatliche Genehmigung und Beaufsichtigung wegen des Gegenstandes des Unternehmens beziehen oder in Verbindung mit besonderen der Gesellschaft bewilligten Privilegien stehen. Selbst wenn man — was sehr zweifelhaft — darnach annimmt, daß dem Staate ein gesetzliches Recht zur Genehmigung einer Eisenbahn-Aktiengesellschaft und ihrer Beaufsichtigung nicht mehr zustehe, weil dies nicht den Gegenstand des Unternehmens bezw. das Unternehmen betreffe, so ist doch jedenfalls die landesgesetzliche Vorschrift des § 1 des Preuß. Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838, wonach die Anlegung einer Eisenbahn — also der Gegenstand des Unternehmens einer E.-A.-G. — der landesherrlichen Genehmigung bedarf, durch § 2 des oben bez. Reichs-Gesetzes nicht berührt worden, und damit implicite dem Staate die Möglichkeit und Befugniß geblieben, auch die Errichtung einer Eisenbahnaktiengesellschaft, die Bildung der Statuten, Finanzirung, Organisation ꝛc. von der landesherrlichen Genehmigung abhängig zu machen. Denn wenn auch gemäß § 2 des R.-G. vom 11. Juni 1870 die Feststellung der Statuten bei Gründung von Eisenbahn-Aktiengesellschaften an sich lediglich der Autonomie der Gesellschaften überlassen und insoweit § 3 des Eisenb.-Ges. vom 3. November 1838, wonach das Statut zur landesherrlichen Bestätigung einzureichen, als aufgehoben zu erachten sein sollte, so kann diese Autonomie selbstredend der Befugniß des Landesherrn nicht präjudiziren, solche Be-

2. die konzessionirte Eisenbahn in der in der Konzession bezeichneten Richtung zu bauen,[22])

---

dingungen an die Genehmigung des Gegenstands des Unternehmens zu knüpfen, welche im Interesse des Staats ꝛc. für erforderlich erachtet werden. Der Landesherr erscheint hiernach befugt, die Verleihung der Konzession von der Bedingung der staatlichen Genehmigung und Beaufsichtigung der Gesellschaft abhängig zu machen und solchergestalt diese Befugniß, wenn auch nicht mehr stillschweigend aus dem Gesetze, so doch auf Grund ausdrücklicher Konzessionsbedingung auszuüben. S. über diese Frage, sowie über das Beaufsichtigungsrecht des Staates unten § 16 sub III und § 12 Anm. 30 S. 47—49, sowie die daselbst angef. Ministerial-Erlasse vom 24. Juli 1870, 10. April 1871, 6. September 1871, 24. Mai 1874 und 9. März 1879.

Vgl. hierzu Kayser, Komment. z. Ges. vom 18. Juli 1884 S. 56 u. 75. Makower, desgl. S. 46. Motive des Ges. v. 18. Juli 1884 in Busch's Arch. Bd. 44 S. 84 u. 180.

[22]) Die Richtungslinie wird auf Grund des Konzessionsantrages und der generellen Vorarbeiten in der Konzessionsurkunde allgemein bestimmt, sodann durch den Minister der öffentlichen Arbeiten in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte speziell genehmigt (s. § 1, § 4 Eisenbahn-Gesetz vom 3. November 1838 und unten § 16 IIb u. IV). Eine Abänderung der Richtungslinie kann nur durch Abänderung der Konzession geschehen, soweit es sich nicht um unerhebliche, in den Rahmen der generell bestimmten Linie fallende Modifikationen handelt. Diese können vom Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigt werden. (Vgl. noch §§ 15, 18, 21, 22 Enteignungs-Gesetz vom 11. Juni 1874 unten Abschnitt V Th. b.) Einseitige Abänderungen der ursprünglichen definitiven Konzession seitens des Staats können Ersatzansprüche des Konzessionars begründen. Die Befugniß zum Bau in der konzessionirten Richtung involvirt auch das Recht zu Um-, Erweiterungs- und Ergänzungsbauten, soweit sie der Natur der Sache und der Intention der Konzession gemäß in deren Rahmen fallen, oder zu vorübergehenden Anlagen, Interimswegen, Werkplätzen ꝛc. Dies festzustellen ist im konkreten Falle Sache der zuständigen Behörde. (S. § 23 Enteig.-Ges. vom 11. Juni 1874 a. a. O.) Der Bau von Zweigbahnen bedarf besonderer Konzession (§ 5 Eisenb.-Ges.), desgl. Fortsetzungslinien über die Endpunkte hinaus. In Betreff der Anlage von zweiten ꝛc. Geleisen, Privat- und Anschluß-Geleisen, Arbeits-Bahnen ꝛc., s. oben S. 2 u. 50.

Die Befugniß zum Bau in der bestimmten Richtung kann in zwiefacher Weise beeinträchtigt werden:

Einerseits durch Kollision mit anderen Privilegien auf demselben Terrain, sei es ganz oder theilweise. Es ist z. B. das Terrain einer Verkehrsbahn für Zwecke einer strategischen Bahn, für Festungsbauten ꝛc. oder das Terrain einer Localbahn für Zwecke einer Transitbahn ꝛc. ganz oder theilweise erforderlich, muß durchschnitten werden ꝛc. Hier wird, falls nicht Beides vereinbar, nach dem Grade des öffentlichen Interesses das stärkere Recht dem schwächeren, event. bei gleicher Stärke das ältere dem jüngeren vorgehen und jedenfalls, soweit dies nicht dem neuen Unternehmer auferlegt ist, der Staat die volle Schadloshaltung des Beeinträchtigten tragen müssen (s. unten Abschn. V Th. a). Hierher gehört auch die Pflicht, zum Zwecke des Anschlusses anderer Eisenbahnunternehmungen die erforderlichen baulichen Einrichtungen zu gestatten. (Art. 41, Al. 2 Reichsverf. vom 3. Novbr. 1838 § 45 Eisenb.-Ges.)

Andererseits kann die Beeinträchtigung darin bestehen, daß gleiche Privilegien auf benachbartem Terrain in derselben Richtung ertheilt werden. Soweit es sich um die Anlage anderer Kommunikationsmittel (z. B. Chausseen, Kanäle, Poststraßen ꝛc.) handelt, muß der Konzessionar sich diese Beeinträchtigung ohne Schadloshaltung gefallen lassen. Zweifelhaft kann die Frage bei der Anlage von Pferde-Straßenbahnen ꝛc. (Tramway) sein. (S. oben S. 2.) Soweit aber die Anlage

3. das **Enteignungsrecht** zum Bau der konzessionirten Eisenbahn auszuüben,[23])
4. auf der dem Verkehre eröffneten Eisenbahn das **Transport-Gewerbe zu betreiben.**[24])

---

einer neuen Locomotivbahn — und zwar jeder Art — neben einer bereits bestehenden in gleicher Richtung mit Berührung derselben Hauptpunkte in Betracht kommt (Parallel- oder Konkurrenzbahnen), ist allen preußischen, vor Emanation der Reichsverfassung konzessionirten Eisenbahnen hiergegen ein Widerspruchs- und event. Entschädigungsrecht für die ersten 30 Jahre nach Eröffnung der Bahn durch § 44 Eisenb.-Ges. gegeben — [Auf die im Jahre 1866 neuerworbenen Landestheile findet diese Bestimmung jedoch keine Anwendung. V.v. 19. Aug. 1867. § 1 G.-S. 1867 S. 1426], — während allen später konzessionirten Bahnen ein derartiges Recht weder durch Gesetz, noch Konzession verliehen werden darf. (Art. 41, Al. 3 Reichsverfassung.)

[23]) Siehe Abschn. V, Th. b. Für die auf Grund des Preuß. Eisenb.-Ges. konzessionirten Eisenbahnen liegt die Enteignungsbefugniß implicite in der Konzession (§ 8 l. c.) und bedarf eigentlich einer ausdrücklichen Verleihung nicht, wird aber demungeachtet in der Regel in der Konzession speziell ertheilt. Für Bahnen, welche vom Reiche konzessionirt werden, ist anzunehmen, daß das Reichsgesetz über die Konzessionirung auch zugleich über die Verleihung des Enteignungsrechts zu disponiren hat (Art. 41 Reichsverfassung, s. oben Abschn. II § 13 Anm. 5 S. 59).

Durch § 7 des Eisenb.-Ges. ist den Eisenbahnen auch das Recht verliehen, in ihrer Eigenschaft als Korporationen die für das Unternehmen erforderlichen Grundstücke ohne Genehmigung einer Staatsbehörde zu erwerben. Dagegen ist zur Gültigkeit der Veräußerung die Genehmigung der Regierung für nöthig erklärt (vgl. auch das Cirk. Reskr. des Min. f. Hand. v. 10. April 1853. Min.-Bl. d. i. V. 1853 S. 135). Diese Bestimmung ist jedoch durch das R.-G. vom 11. Juni 1870 (B.-G.-Bl. 1870 S. 375 ff.) §§ 2 und 3 für aufgehoben zu erachten. Siehe das Nähere Absch. I § 12 Anm. 10 S. 42.

Hierher gehört auch das Recht der Stempel- und Sportelfreiheit für die bei der Zahlung der Geldvergütungen für Grundstücke vorkommenden Verhandlungen (§ 15 Eisenb.-Ges.).

[24]) S. Abschn. VIII. — Vgl. §§ 26—37 des Eisenb.-Ges. v. 3. Nov. 1838, und zwar in den ersten 3 Jahren nach dem auf die Eröffnung der Bahn folgenden 1. Januar **ausschließlich** ohne Zulassung eines Konkurrenten (§ 26 l. c.) — mit Ausnahme von Anschlußbahnen, welche sofort zum eigenen Transportbetrieb gegen vom Minister festgesetzte Vergütung zugelassen werden müssen (§ 46); andere Unternehmer erst nach Ablauf jener 3 Jahre auf Grund einer vom Minister ertheilten Konzession (§ 27). Eine Ausnahmestellung nimmt ferner die Postverwaltung ein, welche mit Gewährung der Zugkraft ꝛc. Seitens der Eisenbahnen ein eigenes Transportgewerbe auf denselben kraft gesetzlicher Bestimmung monopolartig betreibt (§ 36 l. c. resp. § 4 Reichspostgesetz v. 28. October 1871 und Eisenb.-Postgesetz v. 20. December 1875. S. Abschn. X) und insoweit das Recht der Eisenbahn beschränkt. Im Uebrigen ist die Zulassung Dritter zum Eisenbahn-Transportgewerbe auf fremden Strecken in Preußen nicht praktisch geworden (s. Abschn. VIII Th. a). Zu dem **Betriebsrecht** gehört als Korrelat die gesetzliche **Betriebspflicht** (siehe Anm. 42 S. 104).

Der Eisenbahnunternehmer ist zum gewerbemäßigen Transportbetriebe befugt und daher Frachtführer im Sinne des Art. 390 f. H.-G.-B. Dies gilt sowohl für Privat- wie für Staatsbahnen (Entsch. d. R.-O.-H.-G. Bd. 3 S. 405. Bd. 15 S. 28. **v. Hahn** I. S. 26. II. S. 506, 508. **Puchelt** I S. 13, 21. II. S. 345. **Anschütz** u. **v. Völderndorff** I. S. 40. **Eger**, D. Frachtr. I. S. 3—7. Siehe jedoch in Betr. der Staatsbahnen: **Goldschmidt**, Handb. d. H.-R. I. 1. S. 348 f.).

Von der Gewerbesteuer sind die Eisenbahnen mit Rücksicht auf die besondere Eisenbahnabgabe befreit (s. Abschn. XI).

Hierzu treten noch die etwa durch spezielle Bestimmungen der Konzession dem Konzessionar gewährten Sonderrechte.[25])

II. Der Konzessionar ist verpflichtet:

1. bei der Bildung, Organisation und Finanzirung der Eisenbahn-Aktiengesellschaft die ihm durch Gesetz auferlegten Verbindlichkeiten zu erfüllen, insbesondere das Anlagekapital in der vorgeschriebenen Höhe und Art zu beschaffen, das Statut mit den

---

[25]) Diese Sonderrechte sind in der Regel finanzieller Natur. Sie haben ihren Grund darin, daß der Staat sich verpflichtet, dem Konzessionar entweder direkt baare Beihilfen (Subventionen) zur Herstellung der Eisenbahn oder indirekt Bürgschaften für die Verzinsung oder Dividendengewährung des zum Bahnbau aufzunehmenden Anlagekapitals (Zins- und Dividendengarantien) zu leisten (s. Rapmund, Die finanz. Betheil. des Preuß. Staates 2c. 2. Aufl. S. 1 f. und Note 1. S. 62 f.

1. Die baare Beihülfe (Subvention) kann entweder in der Ueberlassung einer Summe ohne Verzinsung und Rückgabepflicht bestehen (à fonds perdu) und trägt dann den Rechtscharakter der Schenkung sub modo (Rapmund a. a. O. S. 62—67) oder in der verzinslichen oder unverzinslichen Ueberlassung einer Summe gegen die Verpflichtung zur Rückgabe und qualificirt sich alsdann rechtlich als Darlehn (Rapmund a. a. O. S. 67 u. 70) oder endlich in der Uebernahme eines Betrages an Aktien oder Obligationen und macht in diesem Falle den Staat zum Aktionär bezw. Obligationen-Gläubiger der Eisenbahn. (Rapmund S. 1—62.)

2. Die Bürgschaft für die Verzinsung oder Dividendengewährung (Zins- oder Dividendengarantie) (Busch, Arch. Bd. 92 S. 138. Zeitschr. f. H.-R. Bd. 8 S. 210. Strombeck, Garantirte Eisenbahnpapiere S. 12) kann sich auf das ganze Anlagekapital erstrecken oder nur auf einen Theil derselben, zeitlich beschränkt oder unbeschränkt, bedingt oder unbedingt sein. (Rapmund S. 1—62.) Sie unterliegt Mangels besonderer Festsetzungen den allgemeinen Normen des Bürgschaftsvertrages. Wird die Garantie des Staates in Anspruch genommen, so hat derselbe, soweit nicht abweichende Spezialbestimmungen getroffen sind, ein Rückforderungsrecht nach Maßgabe der allgemeinen Landesgesetze. Gegen ein zu erhebliches Anwachsen der Garantieschuld würde sich der Staat event. durch Art. 240 H.-G.-B. schützen können (vgl. Primker S. 569. Jaques, Die Rechtsverhältnisse der mit Zinsengarantien versehenen Eisenbahn-Aktien-Gesellschaften. Wien 1864.)

Auch Naturalleistungen des Staates wie z. B. unentgeltliche oder sehr billige Hergabe von Staatsterrain (Forsten, Domainen, Straßen 2c.) können dem Konzessionär zugesichert werden.

Vor Emanation der Preußischen Verfassung vom 31. Januar 1850 wurden diese Sonderrechte der Konzessionare entweder in den Konzessionsurkunden selbst oder in besonderen Erlassen und Verordnungen (Bestätigungsurkunden) konstituirt. [So ist z. B. die Zins- (besser Dividenden-) Garantie für das Aktienkapital der Niederschlesisch-Märkischen und Köln-Mindener Eisenbahn in den Konzessionsurkunden vom 27. Novbr. 1843 und 18. Dezember 1843 (Höper Bd. I S. 41—43 und S. 49. 50), dagegen die Zins- (Dividenden-) Garantie für das Aktienkapital der Stargard-Posener Eisenbahn in einer besonderen Bestätigungsurkunde v. 8. März 1847 (G.-S. 1847 S. 177 Rapmund S. 143 f.) ausgesprochen.] Nach Emanation der Verfassung sind die bezüglichen Rechte, weil sie eine finanzielle Belastung des Staates involvirten, in Gemäßheit der Art. 99. 103. 104 der Verfassung stets durch Gesetz kreirt und genehmigt worden. (So z. B. Ges. betr. die Uebernahme einer Zinsgarantie für das Anlagekapital einer Eisenbahn Call-Trier v. 7. Juli 1866 G.-S. 1866 S. 448 f.; v. Stargard über Belgard nach Cöslin v. 15. Mai 1856 G.-S. 1856 S. 346 f.; v. Cöslin nach Danzig v. 13. März 1867 G.-S. 1867 S. 457 f.; für eine Prioritätsanleihe der Rhein-Nahe-Eisenbahn vom 16. April 1860 (G.-S. 1860 S. 172) u. s. w.

Konzessionsbedingungen in Einklang zu bringen und zur landesherrlichen Bestätigung einzureichen,[26]) einen Reservefonds und einen Erneuerungsfonds zu bilden,[26a]) bei der Erhöhung des Aktienkapitals die landesherrliche, bei der Aufnahme von Gelddarlehn die ministerielle Genehmigung einzuholen;[27])

---

[26]) Siehe Anm. 21 S. 95. Anm. 164. 165 S. 139—141. Dahin gehören — abgesehen von den durch das Hand.-Ges.-Buch (Art. 207—249g) allen Aktien-Gesellschaften auferlegten Verbindlichkeiten noch insbesondere die in den §§ 1—3 und 6 des Eisenb.-Ges. v. 3. Nov. 1838 vorgeschriebenen — soweit nicht durch die neuere Aktienrechts-Gesetzgebung Modifikationen eingetreten sind. Ueber die Verpflichtungen bei Bildung der Aktien-Gesellschaft, Ausstellung der Aktien und die Verpflichtungen der Aktienzeichner haben zuerst die §§ 1 u. 2 des Eisenb.-Gesetzes vom 3. Novbr. 1838 nähere Bestimmungen getroffen. Demnächst erfolgten eingehende Vorschriften durch das Gesetz vom 9. Novbr. 1843 über die Aktiengesellschaften. (G.-S. 1843 S. 341.) Für Handelsaktiengesellschaften trat an die Stelle des Ges. vom 9. Novbr. 1843, das H.-G.-B. (Art. 207—249) und die Bestg. des Art. 12 des Preuß. Einf.-Ges. v. 24. Juni 1861 (G.-S. S. 455). Durch d. Ges. v. 15. Febr. 1864 über Aktiengesellschaften, bei welchen der Gegenstand des Unternehmens nicht in Handelsgeschäften besteht (G.-S. 1864 S. 57), wurden jedoch die Vorschriften des H.-G.-B. über Handels-Aktien-Gesellschaften mit gewissen Modifikationen auch für alle anderen Aktien-Gesellschaften maßgebend. Die wesentlichste auf diese Weise hervorgerufene Abänderung des früheren Rechtsverhältnisses der Aktien-Gesellschaft besteht darin, daß die nun neu zu errichtenden nicht mehr als Korporationen gelten. Gerade dies ist aber für die Eisenbahn-Gesellschaften ohne Bedeutung, weil rücksichtlich ihrer die gegentheilige Bestimmung des § 3 des Ges. vom 3. Nov. 1838 in Kraft geblieben ist. — An die Stelle des Ges. vom 15. Febr. 1864 sind schließlich die Ges. v. 11. Juni 1870 (B. G.-Bl. S. 375 ff.) u. 18. Juli 1884 (R.-G.-Bl. S. 123) betr. die Kommandit-Gesellschaften auf Aktien und die Aktiengesellschaften getreten. (Vgl. v. Rönne, Pr. Staatsrecht, 4. A. Bd. 3 S. 580. 581 u. Anm. 3 ff.)

[26a]) § 33 in Verbindung mit § 24 Eisenb.-Ges. Art. 43 Reichs-Verfassung s. Anm. 93. Der Reservefonds dient zur Deckung außerordentlicher, durch ungewöhnliche Umstände veranlaßter größerer Ausgaben, der Erneuerungsfonds zur Rücklage für den gewöhnlichen Verschleiß bzw. die Erneuerung des Oberbaus und der wesentlicheren Betriebsmittel. Früher erfüllte der Reservefonds beide Zwecke. In den späteren Konzessionen sind dafür getrennte Fonds ausbedungen. Die jährlichen Beiträge sind mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten festzusetzen, welcher dafür besondere Normen erlassen hat (vergl. Cirk.-Reskr. v. 27. Jan. 1858. Min.-Bl. d. i. V. 1858 S. 26). Für jede Gesellschaft wird darnach ein periodisch zu revidirendes Regulativ gebildet. Ueberdies ist durch Art. 239b (Art. 185b u. c) H.-G.-B. (Ges. v. 18. Juli 1884) noch ein besonderer Resevefonds zur Deckung eines aus der Bilanz sich ergebenden Verlustes vorgeschrieben. v. Rönne (Pr. St.-R. 4. A. Bd. IV S. 591 Anm. 4) meint, der § 33 des Eisenb.-Ges. sei durch die §§ 2. 3 des Reichs-Ges. vom 11. Juni 1870 aufgehoben. Dieser Auffassung kann aus den in § 16 Anm. 21 S. 95 entwickelten Gründen nicht beigepflichtet werden. Ueberdies bestimmt Art. 185c H.-G.-B., daß die Grundsätze, nach welchen Reservefonds zu bilden und anzulegen sind, durch den Gesellschaftsvertrag bestimmt werden. Da letzterer der staatlichen Genehmigung bedarf (s. Anm. 165), so ist darin auch die Bildung und Anlage des Reservefonds implicite eingeschlossen. Vergl. noch § 7 Alinea 2 des Reichsgesetzes vom 18. Juli 1884.

[27]) Die Erhöhung des konzessionsmäßig bestimmten Kapitals der Eisenbahnen ist in Preußen theils durch Emission neuer Aktien, theils durch Emission von Schuldverschreibungen auf den Inhaber, theils durch Aufnahme schwebender Schulden erfolgt.

I. Die Emission neuer Aktien (Art. 215a. b. H.-G.-B.) hat in drei verschiedenen Formen stattgefunden:

1. Entweder sind die ursprünglichen oder Stammaktien durch neue Folgen gleichberechtig er Aktien vermehrt worden, welche demnach lediglich den Charakter der bisherigen Stammaktien trugen.

2. Oder es sind Aktien ausgegeben worden, welche mit von den Stammaktien abweichenden Rechten (— zumeist Vorzugsrechten) ausgestattet (Art. 209 a Ziff. 4 H.-G.-B.) und daher als Prioritäts-Stammaktien bezeichnet worden sind. Die Vorzugsrechte bezogen sich vornehmlich auf die Dividenden oder den Antheil am Gesellschaftsvermogen, wogegen häufig in Betreff des Stimmrechts Beschränkungen festgesetzt wurden. Die Verschiedenheit in der Art dieser Vorzugsrechte bezw. Beschränkungen ist eine außerordentlich große und hat zu zahlreichen Kontroversen geführt. Daher verordnet der neue Art. 209a Ziff. 4 H.-G.-B., daß die Bestimmungen über die verschiedenen Rechte in das Statut bzw. die Nachträge aufgenommen werden müssen. Die Gewährung von Vorzugsrechten macht die Stamm-Prioritäts-Aktien keineswegs zu Obligationen bzw. qualificirten Prioritäts-Obligationen. Die Inhaber sind vielmehr Aktionäre, denn ihre Aktien repräsentiren eine Erhöhung des Grundaktienkapitals, wenngleich deren Amortisation stipulirt ist. Im Konkurse stehen sie den Gläubigern der Gesellschaft nach. Ueber ihre Vorrechte vor den Stammaktionären im Falle der Auflösung, des Verkaufes, Konkurses 2c. läßt sich nur nach Maßgabe des Einzelfalles entscheiden. Ueber die Kontroversen wegen des Nachbezugsrechts, der Rangordnung zwischen laufenden Prioritätsdividenden und Nachbezugsrecht, sowie zwischen Nachbezugsrechten verschiedener Jahre: vgl. Keyßner in Holtzendorffs Rechtslexikon Bd. III S. 162. 163 und die dort angef. Literatur und Rechtsprechung, ferner ibid. Bd. I S. 550 und in Busch's Archiv Bd. 32 S. 99 f. Motive des Ges. vom 18. Juli 1884. Busch's Archiv Bd. 74 S. 106 ff. Renaud S. 104. 430. 654. 769 ff. 880. Primker a. a. O. S. 568. 569. Bekker, Ueber Stammprioritäts-Aktien, in der Zeitschr. f. H.-R. Bd. 16 S. 32—85. Strombeck in Busch's Arch. Bd. 33 S. 1—138. Wiener Zeitschr. f. H.-R. Bd. 23 S. 330—341. Erk. d. R.-O.-H.-G. v. 18. Mai 1877. Entsch. Bd. 22 S. 361 u. d. Reichsger. v. 3. Januar 1883. Entsch. Bd. 9 S. 30 u. 30. Sept. 1885. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 239f. s. unten Anm. 127 S. 132. Puchelt, E.-G.-B. Art. 197 Note 2. Anschütz und v. Völdernd orff, H.-G.-B. Bd. II S. 497 ff.

3. Endlich ist auch die Ausgabe von Aktien in der eigenthümlichen, sich der Anleihe sehr nähernden Form der Prioritätsaktien auf den Inhaber erfolgt. Diese Aktien waren festverzinslich, dagegen in der Regel ohne Dividenden- und Stimmrecht. Sie wurden zur Rückzahlung amortisirt und mußten bei Eintritt gewisser Voraussetzungen zum Nennwerth zurückgezahlt werden. Ihre Bedeutung lag darin, daß ihnen in Betreff der Zinsen und des Kapitals Vorzugsrechte vor dem Grundaktienkapital eingeräumt waren. Trotz dieser mit dem Aktienbegriffe nicht wohl vereinbaren Eigenschaften wurden die Prioritätsaktien doch zu den Aktien gerechnet. Denn ihre Ausgabe wurde ausdrücklich als Erhöhung des Grundaktienkapitals bezeichnet und ihre Inhaber als Mitglieder der Gesellschaft.

II. Die Emission von Schuldverschreibungen auf den Inhaber ist in der Form verzinslicher Obligationen erfolgt. Diese sind vornehmlich an die Stelle der vorerwähnten Prioritätsaktien getreten und haben in Rücksicht auf die Einräumung analoger Vorzugsrechte den Namen Prioritätsobligationen erhalten. Von den Prioritätsaktien sind sie dadurch unterschieden, daß ihre Inhaber nicht Aktionäre, sondern Gläubiger der Gesellschaft sind. (Puchelt, H.-G.-B. Art. 197 Note 2.) Sie begründen das Recht auf festen Zins, auf Rückzahlung nach einem bestimmten Tilgungsplan, auf unbedingte vorzugsweise Befriedigung vor den Aktionären. Dagegen haben sie keinen Anspruch auf Dividende und Stimmrecht. Die Inhaber müssen sich, wenn dies im Texte der Obligation ausbedungen, die Rückzahlung vor Durchführung des Tilgungsplans ohne Entschädigung gefallen lassen, ferner in diesem Falle auch event. die Abänderung des Zinsfußes (Konver-

tirung) und, wenn die Eisenbahn sich mit einer anderen fusionirt oder vom Staate 2c. erworben wird, die Veränderung in der Person des Schuldners (den neuen Schuldner). Außer dem Vorzugsrechte vor den Aktien ist auch in der Regel gegen spätere Anleihen stipulirt, daß auch diesen gegenüber das Vorzugsrecht bestehen soll, so daß in Rücksicht darauf in die Privilegien der späteren Anleihen der entsprechende Vorbehalt der Vorzugsrechte der bereits früher für das Unternehmen emittirten Prioritäts-Obligationen aufgenommen ist. Im Konkurse würden hiernach zwar sämmtliche Prioritäts-Obligationen mit den übrigen nicht bevorrechtigten Gläubigern gleichberechtigt sein, aber die späteren Emissionen den früheren nachstehen, d. h. diesen ihre Perzipienden bis zur vollen Befriedigung überlassen müssen. (Keyßner a. a. O. S. 161 und die S. 163 eod. angef. Literatur.)

Die in der Mehrzahl der Privilegien aufgenommene Stipulation der Verpfändung gewährt rechtlich ein Pfandrecht nicht, so lange die grundbücherliche Eintragung fehlt. Diese würde sich dadurch ermöglichen lassen, daß die Eisenbahnen gemäß §§ 2. 25 der Preuß. Grundbuchordnung v. 5. Mai 1872 für jeden Gemeinde- bezw. selbstständigen Gutsbezirk Eisenbahngrundbuchblätter bilden und auf diesen die Obligationen als Grundschulden eintragen lassen. Solange dies nicht geschehen oder durch die gesetzliche Einführung eines besonderen Eisenbahn-Pfandbuchs die Entstehung und Verfolgung eines Pfandrechts am Immobiliarbesitz der Eisenbahnen für deren Obligationen geregelt ist, involvirt jene Stipulation der Verpfändung nur ein Pfandversprechen und macht die Inhaber der Obligationen nicht zu dinglich berechtigten Pfandgläubigern. Sie haben daher im Konkurse vor anderen Gläubigern kein Vorrecht. Vgl. noch über Eisenb.-Prior.-Obligat.: Thöl § 145. Endemann S. 306. Goldschmidt, Der Lukka-Pistoja-Streit S. 24 ff. Cohn in Endemann's Handb. Bd. 3 S. 859.

III. Die Aufnahme schwebender Schulden, zumeist zur Deckung vorübergehender Bedürfnisse kontrahirt, trägt lediglich den Rechtscharakter des gewöhnlichen Darlehns und ist den allgemeinen Normen desselben unterworfen.

Was nun die staatliche Genehmigung in Betreff der vorstehend erörterten Formen der Erhöhung des Anlage- und Betriebskapitals der Eisenbahnen anlangt, so bestimmt § 6 des Eisenb.-Ges. v. 3. Novbr. 1838:

„Zur Emission von Aktien über die ursprünglich festgesetzte Zahl hinaus ist Unsere (sc. des Landesherrn) Genehmigung nothwendig, die Aufnahme von Gelddarlehn (womit der Kauf auf Kredit nicht gleichgestellt werden soll) bedarf der Zustimmung des Handels-Ministeriums (sc. der öffentlichen Arbeiten), welches dieselbe an die Bedingung eines festzustellenden Zins- und Tilgungsfonds zu knüpfen befugt ist."

Wenngleich diese Gesetzesbestimmung die Deutung nicht ausschließen würde daß nur die Erhöhung des Aktien-Kapitals die landesherrliche Genehmigung erfordert, dagegen die Aufnahme aller Gelddarlehne, wozu auch die Emission verzinslicher Obligationen auf den Inhaber (Prioritäts-Obligationen) an sich gehört, lediglich der ministeriellen Genehmigung bedarf, so ist doch von jeher die Auffassung unbestritten gewesen, daß auch für die Ausgabe von Eisenbahn-Obligationen (Prioritäts-Obligationen) — weil sie im Wesentlichen an die Stelle der Aktien- (Prioritäten-) Emission getreten und auf den Werth und die Rechtsstellung der letzteren von erheblichem Einflusse ist und weil die Obligationen Papiere auf den Inhaber sind (Ges. v. 17. Juni 1833. G.-S. S. 75) — die landesherrliche Genehmigung erforderlich ist. Darnach unterliegt nur die Aufnahme schwebender Schulden der alleinigen Zustimmung des Ministers. Daher müssen zur Emission von Prioritäts-Obligationen ebenso wie von neuen Stamm-Aktien, Prioritäts-Aktien und Stamm-Prioritäts-Aktien besondere landesherrliche Privilegien erwirkt werden. Dieselben sind in der durch das Gesetz vom 10. April 1872 (G.-S. S. 357) vorgeschriebenen Form bekannt zu machen. Der Betrag und der Zinssatz dieser Obligationen werden veröffentlicht, ebenso die Art der Verwendung und die Modalitäten wegen der Amortisation und event. früheren Rückforderung. Die Festsetzung des Verwendungsplans erfolgt durch den Minister der öffentlichen Arbeiten. Das Cirkular-Reskript des Ministers für Handel 2c. vom 19. April 1857 (Min.-Bl. d. i. V. 1857 S. 96) hat ausgeführt, daß es auch zur Kontrahirung von schwebenden Schulden Seitens der Eisenbahn-Verwaltung gemäß § 6 d. Ges. v. 3. Nov.

2. für den Bau der Eisenbahn Vorarbeiten zu fertigen,[28]) dieselbe sowie die Transportmittel nach dem genehmigten Bauplane zu bauen bezw. zu konstruiren und in der vorgeschriebenen Weise auszurüsten,[29]) bei allen aus der Bahnanlage an den Staat erhobenen Entschädigungsansprüchen diesen zu vertreten,[30]) die bau- und wegepolizeilichen und bau- und wegerechtlichen Bestimmungen zu beobachten,[31]) den Bau in den regierungsseitig bestimmten Fristen zu vollenden,[32]) die Bahn nicht eher dem Verkehre zu eröffnen, als nach vorgängiger Revision der Anlage von dem Minister der öffentlichen Arbeiten die Genehmigung dazu ertheilt worden,[33]) sich unter den gesetzlich gegebenen Voraussetzungen sowohl den Anschluß und die Mitbenutzung anderer Eisenbahn-Unternehmungen,[34]) wie auch die Anlage von in

---

1838 der Staatsgenehmigung bedürfe. v. Rönne (Pr. St.-R. 4. A. Bd. IV § 375 S. 582) dagegen nimmt an, daß durch die §§ 2 u. 3 d. Ges. v. 11. Juni 1870 der § 6 des Ges. vom 3. November 1838 modificirt und staatliche Genehmigung zur Aufnahme von Gelddarlehen der Eisenbahngesellschaften nicht mehr erforderlich sei, vorbehaltlich derjenigen Anordnungen, welche das Ges. v. 17. Juni 1833 (G.-S. S. 75) für Schuldverschreibungen über eine bestimmte Summe (Prioritätsobligationen) auf jeden Inhaber getroffen hat, so daß solche Papiere auch jetzt nur auf Grund eines nachzusuchenden landesherrlichen Privilegs ausgestellt werden dürfen. Damit in Uebereinstimmung ist in einem Beschlusse des App.-Ger. Magdeburg vom 19. März 1873 (v. Rönne, Erg. IV S. 362) angenommen, daß die bestehenden Eisenbahngesellschaften nach Erlaß d. Ges. v. 11. Juni 1870 nicht mehr verpflichtet seien, zur Verausgabung von neuen Stamm-Prioritäts-Aktien die landesherrliche Genehmigung nachzusuchen. Gegen diese Annahme erklärte sich mit Recht der Min.-Erl. v. 6. Sept. 1871 (s. Abschn. II § 12 S. 48, Abschn. III § 16 S. 96 u. v. 24. Mai 1874 Anm. 165 S. 139 f.).

Ueber die Stempelpflicht bei der Ausgabe von Aktien vergl. das R.-G. vom 1. Juli 1881, betr. die Erhebung von Reichsstempelabgaben (R.-G.-Bl. 1881 S. 185) u. D. R.-G. betr. die Abänderung dieses Ges. v. 29. Mai 1885 nebst Bekanntmachung v. 3. Juni 1885. (R.-G.-Bl. 1885 S. 171—194).

[28]) Siehe S. 106 f. und § 4 Eisenb.-Ges. v. 3. Nov. 1838.

[29]) Siehe Abschn. VI und § 4 Eisenb.-Ges. v. 3. Nov. 1838 Art. 42 Reichs-Verf. Auf Grund des Art. 42 sind vom Bundesrath die mittelst Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 30. Novbr. 1885 (Centr.-Bl. f. d. D. R. 1885 Nr. 50, E.-V.-Bl. 1886 Nr. 2 S. 42—53) mitgetheilten Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands erlassen (s. S. 108).

[30]) Abschn. V—VII. § 20 Eisenb.-Ges. v. 3. Nov. 1838. §§ 7. 8 Enteig.-Ges. v. 11. Juni 1874. — §§ 153. 154 Allg. Bergges. v. 24. Juni 1865.

[31]) Ueber die Beobachtung der bau- und wegerechtlichen und bau- und wegepolizeilichen Vorschriften bei Eisenbahnanlagen, insbesondere den Baukonsens, Sicherheitsvorschriften, Baubeschränkungen, Bauarbeitszüge, bauleitendes Personal, Verhältnisse der beim Eisenbahnbau beschäftigten Arbeiter, Wiederherstellung öffentlicher Wege, Ueber- und Unterführungen, Einfriedigung des Bahnkörpers 2c., s. das Nähere Abschn. VI.

[32]) § 21 Eisenb.-Ges. v. 3. Nov. 1838. s. Abschn. VI.

[33]) § 22 Eisenb.-Ges. v. 3. Nov. 1838. § 9 Ges. v. 1. Mai 1865. s. Abschn. VI. § 158 Zuständ.-Ges. v. 1. Aug. 1883.

[34]) § 45 Eisenb.-Ges. v. 3. Nov. 1838. Art. 41 Al. 2 Reichs-Verfassung, s. oben Anm. 22 S. 96 und ferner Abschn. VI u. VIII.

gleicher Richtung laufender (Parallel-) Bahnen gefallen zu lassen,[35]) und sich in allen diesen Beziehungen der Aufsicht der Staats- bezw. Reichsaufsichtsbehörden zu unterwerfen;[36])

3. bei Ausübung des Enteignungsrechtes nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen in formeller und materieller Hinsicht zu verfahren, namentlich die gesetzliche Entschädigung zu leisten und diejenigen Anlagen an Wegen, Ueberfahrten, Triften, Einfriedigungen, Bewässerungs- und Vorfluthsanstalten u. s. w. zu errichten, welche für die benachbarten Grundstücke oder im öffentlichen Interesse zur Sicherung gegen Gefahren und Nachtheile nothwendig werden;[37])
4. bei dem Betriebe und der Verwaltung der Eisenbahn die staatlichen Sicherheitsvorschriften (bahnpolizeilichen ꝛc.) zu beachten und darnach die Bahnpolizei auszuüben,[38]) die Eisenbahn in einem die nöthige Sicherheit gewährenden und dem Verkehrsbedürfnisse entsprechenden Zustande zu erhalten,[39]) die hierzu erforderlichen Maßnahmen, insbesondere ineinander greifende Fahrpläne und direkte Expedition einzuführen, den Uebergang der Transportmittel von Bahn zu Bahn zu gestatten,[40]) für Personen und Sachbeschädigungen beim Betriebe die gesetzlich normirte Entschädigung zu leisten,[41]) das Transportgewerbe nach Maßgabe der hierüber staatlich erlassenen Vorschriften (Handels-Gesetz-Buch, Eisenbahn-Betriebs-Reglement ꝛc.) zu betreiben (die Betriebspflicht bezw. der sogen. Betriebszwang),[42]) und in gleicher Weise die Tarife festzusetzen, hiervon, sowie von deren Aenderungen die vorgeschriebenen Anzeigen an die Aufsichts-

---

[35]) § 44 Eisenb.-Ges. v. 3. Nov. 1838. Art. 41 Al. 3 Reichsverfassung — s. oben Anm. 22 S. 96 und ferner Abschn. VIII.

[36]) Abschn. VI. — §§ 4. 21. 22. 46 Eisenb.-Ges. v. 3. Nov. 1838, s. auch oben Abschn. II § 12 S. 39 f.

[37]) Abschn. V Th. b.

[38]) § 23 Eisenb.-Ges. v. 3. Nov. 1838. Art. 43 Reichs-Verf. s. Abschn. II § 12 S. 43. § 13 S. 62 f. und Abschn. VII. v. Rönne, Pr. St.-R. 4. A. Bd. IV § 377. S. 590 Note 2 und 3.

[39]) §§ 23. 24 Eisenb.-Ges. v. 3. Nov. 1838. — Art. 43 Reichs-Verfassung, s. Abschn. II § 13 Anm. 10 S. 63 u. Abschn. VII.

[40]) Art. 44 Reichs-Verf. — s. Abschn. II § 13 Anm. 10 S. 63. 64 und Abschn. VIII.

[41]) § 25 Ges. v. 3. Nov. 1838. — Reichshaftpflichtgesetz v. 7. Juni 1871 s. Abschn. VIII.

[42]) §§ 26 u. 32 Eisenb.-Ges. v. 3. Nov. 1838. Art. 45 Ziff. 1 Reichsverf. Hand.-Ges.-B. Art. 390—431. Eisenb.-Betr.-Reglem. v. 11. Mai 1874 (Abschn. II § 13 Anm. 12 u. 13. S. 64 f. u. Abschn. VIII.

behörden zu machen, sowie die öffentlichen Bekanntmachungen zu erlassen und für die festgesetzten Preise alle Personen und Güter — abgesehen von den gesetzlich ꝛc. gestatteten Ausnahmen zu befördern,[43]) Anschlußbahnen sofort, andere Unternehmer nach Ablauf der ersten 3 Jahre zum Transportbetriebe auf der Bahn gegen entsprechende Vergütung und mit ministerieller Genehmigung zuzulassen,[44]) über das Unternehmen Rechnung nach Anweisung der zuständigen Aufsichtsbehörden zu führen und diesen jährlich einzureichen,[45]) der Militär-, Post-, Telegraphen-, Zoll-, Steuer-, Veterinär-Verwaltung gegenüber besondere Verpflichtungen im gesetzlich normirten Umfange zu erfüllen,[46]) und sich auch in allen diesen Beziehungen der Aufsicht der Staats- und Reichs-Aufsichtsbehörden zu unterwerfen;[47])

5. dem Staate nach Verlauf von 30 Jahren von dem Zeitpunkte der Transporteröffnung an das Eigenthum der Bahn mit allem Zubehör gegen die gesetzlich normirte Entschädigung zu überlassen.[48])

Hierzu treten sodann noch die etwa durch spezielle Bestimmungen der Konzession dem Konzessionar auferlegten besonderen Verpflichtungen.[49])

b. Der Antrag auf Konzessionirung.

Der erste Schritt der Gründungs-Gesellschaft (bezw. des Ausschusses, Komitée's ꝛc.) zur Erlangung der landesherrlichen Genehmigung für den Bau und Betrieb einer projektirten Eisenbahn ist der Antrag auf Konzessionirung derselben bei dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten.[50])

---

[43]) §§ 26—32 Ges. v. 3. Nov. 1838. Art. 45 Ziff. 2, Art. 46 Reichsverf., s. Abschn. II § 13 Anm. 14. 15. S. 65—67 u. Abschn. VIII.

[44]) § 45. § 26 Eisenb.-Ges. v. 3. Nov. 1838. — Art. 41 Reichsverf., s. oben Abschn. II § 13 S. 60 f. Anm. 6. 7 u. Abschn. VIII.

[45]) § 34 Eisenb.-Ges. v. 3. Nov. 1838, s. oben Abschn. II § 12 Anm. 29 S. 46 und unten sub III S. 123 Ziff. 5.

[46]) Siehe Abschn. X und oben Abschn. II § 13 S. 67—69 Anm. 16—19.

[47]) § 46 Eisenb.-Ges. v. 3. Nov. 1838. — Art. 4 Ziff. 8, Art. 41—47 Reichsverf., s. oben Abschn. II § 10—14.

[48]) § 42 Eisenb.-Ges. v. 3. Nov. 1838. — s. Abschn. XII.

[49]) z. B. die Verpflichtung zur Anstellung civilversorgungsberechtigter Militäranwärter, zur Errichtung von Pensions-, Unterstützungs-, Kranken- und Sterbekassen für Beamte, Arbeiter und deren Hinterbliebene, zur Anlegung neuer Stationen und Haltestellen sowie zweiter ꝛc. Geleise bei eintretendem Bedürfnisse ꝛc., s. unten sub II S. 121 f. u. Abschn. IX.

[50]) Bis zum 1. April 1879 bei dem Handels-Ministerium (s. S. 41 Anm. 6a). § 1 Eisenb.-Ges. bestimmt: „Jede Gesellschaft, welche die Anlegung einer Eisenbahn beabsichtigt, hat sich an das Handelsministerium zu wenden . . .“

In diesem an das Ministerium zu richtenden Antrage sind demselben nach § 1 des Eisenbahn-Gesetzes vom 3. November 1838 die Hauptpunkte der Bahnlinie sowie die Größe des zu der Unternehmung bestimmten Aktienkapitals genau anzugeben.[51])

Welche Nachweise zu diesem Behufe dem Konzessionsantrage beizufügen sind, ist in dem Staats-Ministerial-Beschlusse und Zirkular-Erlasse vom 30. November 1838, dem eine vom Könige genehmigte Instruktion beigefügt ist, vorgeschrieben.[52])

In dieser Instruktion, betreffend Bestimmungen über die Prüfung der Anträge auf Konzessionirung von Eisenbahnanlagen, wird Folgendes angeordnet:

„Der Antrag auf Konzessionirung muß durch den Nachweis der Nützlichkeit des Unternehmens begründet werden. Dazu gehört, daß aus zuverlässigen Quellen, soweit sie zugänglich sind, die Erheblichkeit des bestehenden Verkehrs, des Personen- sowohl als des Gütertransports zwischen den durch die Eisenbahn zu verbindenden Punkten angegeben werde, und daß die hauptsächlichsten Gegenstände des Waaren-Transports bezeichnet werden. Außerdem ist die gewählte Bahnlinie, soweit als nach vorläufiger Prüfung möglich, genau anzugeben und die Motive, welche die Wahl bestimmt haben, seien es technische oder sonstige, sind vollständig darzulegen. Endlich muß durch eine Skizze der Terrainverhältnisse unter spezieller Angabe der für die Bahn anzunehmenden stärksten Ansteigungen und des kleinsten Halbmessers der vorkommenden Krümmungen sowie der Mittel zur Ueberwindung der hieraus oder sonst aus den Terrainverhältnissen hervorgehenden Schwierigkeiten die technische Ausführbarkeit der gewählten Linie ersichtlich gemacht und ein möglichst vollständiger Ueberschlag der Ausführungs- und Unterhaltungs-Kosten beigefügt werden."

In Betreff der Darstellung der technischen Ausführbarkeit sind besondere „Ausführungs-Bestimmungen für die Aufstellung der technischen Vorarbeiten zu Eisenbahnanlagen" im Oktober 1871 vom Handelsministerium erlassen worden.[53]) Dieselben schreiben in den §§ 1 und 2 die Anfertigung der sog. generellen

---

[51]) § 1 Eisenb.-Ges. v. 3. November 1838.

[52]) v. Kamptz, Annal. Bd. XXII S. 211.

[53]) Die Ausführungs-Bestimmungen für die Aufstellung der technischen Vorarbeiten zu Eisenbahnanlagen vom Oktober 1871 — eingeführt durch Erlaß vom 9. November 1871, II. 21788 — zerfallen in Bestimmungen für die Aufstellung der generellen (§§ 1 u. 2) und speziellen (§§ 3—11) Vorarbeiten. Ueber die speziellen Vorarbeiten s. unten S. 148.

Vorarbeiten vor, welche zur allgemeinen Beurtheilung und vorläufigen Feststellung des Bahnzuges (der Trace) dienen und mit den Konzessionsgesuchen vorzulegen sind.

Die generellen Vorarbeiten bestehen in vier Stücken:

a. in einer Darstellung des Bahnzuges durch Eintragung desselben in eine angemessene Karte,[53a])

b. in einer Darstellung des Längenprofils und der ungefähren Situation der nächsten Umgebung der Bahnlinie,[53b])

c. in einer Beschreibung der projektirten Bahnanlage, unter Angabe der in solcher erforderlich werdenden größeren Bauwerke,

d. in einem generellen Kostenüberschlage von der ganzen Bahnanlage, nach vorgeschriebenen Titeln geordnet.[53c])

Für die Anfertigung der generellen Vorarbeiten von Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung ist durch den Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 13. Juni 1882[53d]) eine Reihe von Vereinfachungen angeordnet worden.

[53a]) In denjenigen Provinzen, von denen die Generalstabs-Karten vorhanden sind, ist in solche der Bahnzug mit starker zinnoberrother Linie einzutragen. In denjenigen Provinzen, von denen diese Karten nicht zu beschaffen sind, ist die Situation in eine der besten vorhandenen Karten von möglichst großem Maßstabe einzutragen. Die Bahnlinie ist von ihrem Anfangspunkte ab in Fünftel-Meilen einzutheilen; die vollen Meilen sind mit arabischen Ziffern zu bezeichnen.

[53b]) und zwar in der Art und Weise des den Ausführungsbestimmungen als Anlage beigefügten Schemas, nach einem Maßstabe von $\frac{1}{10000}$tel der natürlichen Größe für die Längen und dem 20 Mal größeren für die Höhen. Bei der Normalhorizontale ist stets deren Höhenlage gegen den Amsterdamer Pegel anzugeben. Auch müssen die Profile von dem Geometer unterschrieben und die Zeit der Aufnahme bemerkt werden.

[53c]) In den Ausführungsbestimmungen § 2d waren 17 Titel vorgeschrieben. An deren Stelle ist sodann die Titelfolge des Abschnittes II des Normal-Buchungsformulars für die Eisenbahnen Deutschlands getreten. Für die staatsseitig bzw. unter Staatsverwaltung auszuführenden Neubauten ist ferner durch Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 27. März 1882, Eisenb.-Ver.-Bl. 1882 S. 69, die auf S. 70—82 eod. aufgeführte Eintheilung des Inhalts der Bautitel in Positionen und Unterpositionen angeordnet worden.

[53d]) 1. Die wesentlichsten Bestimmungen dieses Erlasses lauten:

Fortan sind nachstehende Bestimmungen zu beachten:

A. Die generellen Kostenanschläge.

Die Eintheilung derselben ist nach dem Normal-Buchungs-Formular für Eisenbahn-Neubauten den Vorschriften des Erlasses vom 27. März 1882 IIa (b) 2875 (Eisenb.-Verordn.-Blatt Nr. 5) gemäß, jedoch unter thunlichster Beschränkung der Zahl der Positionen und Unterpositionen einzurichten. (Es folgt nun eine Reihe von technischen Detailvorschriften über die Kostenanschläge.)

Abgesehen von diesen speziellen Ausführungsbestimmungen sind für die Anfertigung der generellen Vorarbeiten sowohl der Vollbahnen wie der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung die allgemeinen Vorschriften über den Eisenbahnbau, soweit diese hierbei bereits in Betracht kommen können, zu beachten. Dahin gehören vornehmlich die

---

B. Die Erläuterungsberichte.

Dieselben müssen eine Darlegung der bei Ausführung der generellen Vorarbeiten leitend gewesenen Gesichtspunkte und event., bei verschiedenen konkurrirenden Linien, der für jede derselben geltend zu machenden Vor- und Nachtheile, sodann eine nähere Beschreibung der dem Projekte zu Grunde gelegten Linie und außer den zur Beurtheilung des Projekts in technischer Beziehung nothwendigen Angaben noch eine nach den Titeln des Kostenanschlags zu ordnende, ausreichende Motivirung sowohl der veranschlagten Gegenstände wie der in Ansatz gebrachten Preise enthalten. Außerdem ist eine Nachweisung der Neigungen und Krümmungen der Bahnlinie beizufügen.

C. Die Denkschriften über die wirthschaftliche Bedeutung der Bahn.

In den Denkschriften sind die wirthschaftlichen und Verkehrsverhältnisse der von der projektirten Bahn durchschnittenen Gegend und berührten Orte, sowie die für diese aus der neuen Bahnverbindung zu erwartenden Vortheile eingehend und erschöpfend zu erörtern. Da diese Denkschriften zur Begründung der event. dem Landtage vorzulegenden Gesetzesentwürfe dienen sollen, so sind für die Anordnung und Verwerthung des Stoffes die der Begründung des Gesetzes vom 15. Mai 1882 (G.-S. S. 280), betreffend die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staats-Eisenbahnnetzes, für die einzelnen Linien beigefügten Denkschriften (Drucksachen des Hauses der Abgeordneten 1881/82 Nr. 22) zum Anhalt zu nehmen. Insbesondere ist darauf zu achten, daß die bezüglichen thatsächlichen Angaben darin vollständig Aufnahme finden. Soweit es sich hierbei um Zahlenangaben handelt, sind die neuesten amtlichen, — in Anmerkungen näher zu bezeichnenden statistischen Ermittelungen zu Grunde zu legen.

Der Denkschrift ist als Anlage eine kurze Darlegung der für die projektirte Linie nach den vorhandenen Entwickelungsbedingungen ihres künftigen Verkehrs und der muthmaßlichen Höhe des erforderlichen Betriebsaufwandes — unter gleichzeitiger Berücksichtigung der voraussichtlichen Rückwirkungen auf den Verkehr der bestehenden Staats- resp. für Rechnung des Staats verwalteten Eisenbahnlinien — etwa zu erwartenden Rente des Anlagekapitals beizufügen. Einer ziffermäßigen Veranschlagung der Einnahmen und Ausgaben bedarf es dabei nicht.

2. In dem Erlasse vom 1. Oktober 1883 IIa (b) 15076 ist sodann in Betreff der Staatseisenbahn-Verwaltung bestimmt, daß die Rentabilitätsberechnungen getrennt von den Denkschriften aufzustellen und beide von den Verkehrsabtheilungen der Königl. Direktionen unter Mitwirkung der Bauabtheilungen zu bearbeiten sind.

3. Ferner in dem Erlasse vom 31. December 1883 IIa (b) 19558, daß es zwar bei Aufstellung der Rentabilitätsberechnungen einer Veranschlagung der zu erwartenden Einnahmen und Ausgaben im Einzelnen nicht bedarf, andererseits aber eine ziffermäßige Angabe der voraussichtlichen Rente des staatsseitig aufzuwendenden Anlagekapitals nicht entbehrt werden kann.

4. Sodann ist in dem Erlasse vom 8. März 1881 IIa 1719. IV 458. III 4455 bei Aufstellung und Prüfung von Projekten für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung, für welche die Mitbenutzung von Chausseen oder anderen öffentlichen Wegen in Aussicht genommen ist, bezüglich der Beurtheilung der allgemeinen Bedingungen für die Zulässigkeit dieser Mitbenutzung sowie bezüglich der Bemessung der im Falle der Mitbenutzung für das Landfuhrwerk frei zu haltenden Wegebreiten — soweit nicht besondere Verhältnisse Abweichungen zweckmäßig oder nothwendig erscheinen lassen, — eine Reihe von technischen Normen aufgestellt.

Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 30. November 1885 (E.-V.-Bl. 1886 S. 11 f.), der Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 (E.-V.-Bl. 1878 S. 192), die Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands vom 30. November 1885 (E.-V.-Bl. 1886 S. 42 f.) und die technischen Vereinbarungen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vom 31. Juli / 1. August 1882 (Ztg. d. Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. 1882 S. 725. 837. 838).

Die Erlaubniß zur Vornahme der generellen Vorarbeiten für die gesammte, projektirte Bahnanlage wird vom Minister der öffentlichen Arbeiten[54]) auf ein an diesen zu richtendes Gesuch ertheilt, den zuständigen Ober-Präsidien bezw. Bezirks-Regierungen zur weiteren Veranlassung bekannt gegeben und im Staats-Anzeiger veröffentlicht.

Die Erlaubniß ermächtigt den Unternehmer nur zur Vornahme der generellen Vorarbeiten, greift also der Befugniß des Landesherrn zur Ertheilung des Konzessions- und Enteignungsrechts in keiner Weise vor. Derjenige, welchem die ministerielle Erlaubniß zur Vornahme der generellen Vorarbeiten ertheilt ist, kann somit daraus ein Recht auf Konzessionsertheilung nicht herleiten. Er hat nicht einmal ein Vorzugsrecht vor etwaigen späteren Bewerbern.[55])

Die Erlaubniß pflegt nur auf bestimmte Zeit und für die in dem Gesuche bezeichnete Richtung ertheilt zu werden, kann verschiedenen Unternehmern gleichzeitig für dieselbe Richtungslinie gegeben, nach dem Ermessen des Ministers entweder von vornherein versagt oder

[54]) Dies ist zwar nur für die Staatseisenbahnen durch die Organisation vom 24. November 1879 § 4 Ziff. 1a ausdrücklich vorgeschrieben (s. Abschn. IV), wird aber auch für die Privateisenbahnen aus den §§ 1 und 4 des Eisenb.-Ges. v. 3. Nov. 1838 mit Recht gefolgert und bildet die konstante Praxis, wenngleich nicht verkannt werden kann, daß dadurch das Recht des Landesherrn zur Konzessionsertheilung gewissermaßen abhängig ist von dem Ermessen des Ministers in Betreff der Erlaubniß zur Vornahme der generellen Vorarbeiten. Denn die Konzession kann ohne letztere nicht ertheilt werden. Die Frage, ob dieses Recht des Ministers durch § 5 Alin. 1 des Enteignungs-Gesetzes vom 11. Juni 1874 auf die Bezirksregierungen übergegangen sei, ist zu verneinen: Reskr. des Hand.-Min. v. 22. Okt. 1874 (Min.-Bl. d. i. V. 1874 S. 241) u. unten Anm. 58 S. 111.

Die Erlaubniß zur Vornahme der Vorarbeiten erübrigt sich, wenn der Konzessionsbewerber ohne dieselbe den Konzessionsantrag in der vorgeschriebenen Weise begründen bzw. sich die Vorarbeiten zu beschaffen vermag. Es wird dies vornehmlich der Fall sein, wenn sämmtliche Grundbesitzer freiwillig die Erlaubniß zur Vornahme der erforderlichen Handlungen ertheilen oder es dem Unternehmer gelingt, die bereits von anderer Seite vorschriftsmäßig angefertigten Vorarbeiten zu erwerben.

[55]) Erlaß des Min. f. Handel ꝛc. vom 24. März 1878 V 1261, II 4570.

nachträglich jederzeit zurückgenommen, auch verlängert und wieder erneuert werden.

Bei den Staatseisenbahnen liegt die Aufstellung bezw., soweit diese durch Bestimmungen des Ministers den Eisenbahn-Betriebsämtern oder Eisenbahn-Baukommissionen übertragen wird, die Revision und Vorlage der generellen Vorarbeiten für neue Bahnstrecken den Königlichen Eisenbahn-Direktionen ob.[55a])

Die zuständigen Staatsbehörden sind angewiesen, die betheiligten Kreis- und Kommunalbehörden, durch deren Bezirke die Trace der Bahn voraussichtlich gehen wird, zur Unterstützung und Beförderung der Vorarbeiten zu veranlassen.[56])

[55a]) § 13 Ziff. 1 der Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung vom 24. November 1879 und § 2 der Geschäftsordnung der mit der Leitung des Baus neuer Eisenbahnstrecken befaßten Königl. Eisenbahn-Betriebsämter (E.-V.-Bl. 1884 Nr. 25 S. 382) s. unten Abschn. IV § 17.

[56]) Reskr. d. Min. d. Inn. v. 30. Aug. 1841 (M.-Bl. d. i. V. 1841 S. 246). Die Landräthe sollen sich jedoch zuvor des Einverständnisses der Regierung versichern, ehe sie ihre mitwirkende Thätigkeit eintreten lassen (Reskript d. Minist. der Finanzen u. d. Innern v. 16. Juli 1845 (a. a. O. 1845 S. 277). Desgleichen sollen die Eisenbahn-Kommissariate bei der Vorbereitung neuer Eisenbahnprojekte ihre Mitwirkung nur dann eintreten lassen, wenn dieselbe vom Minister der öffentlichen Arbeiten ausdrücklich angeordnet ist (Erl. v. 25. Mai 1880. Micke, S. 417.) Wird städtisches Gebiet durchschnitten, so ist darüber mit den Ortsbehörden zu kommuniziren (Erlaß d. Min. d. Inn. u. d. Finanz. v. 14. Juli 1845, a. a. O. 1846 S. 150). Ueber die Mitwirkung der Bergbehörden bei Projektirung neuer Eisenbahnanlagen vgl. §§ 153 ff. Allg. Berg-Ges. v. 24. Juni 1865 (G.-S. 1865 S. 736) und die Cirk.-Erl. d. Min. f. Handel ꝛc. v. 2. Nov. 1866 (Min.-Bl. d. i. V. 1866 S. 226) u. v. 13. Juli 1867 (a. a. O. 1867 S. 209). Ueber die Zuziehung der Militärbehörden bestimmt der Erl. v. 10. Febr. 1882 (IIa 1314, IV 437), daß bei Ausführung von Eisenbahn-Vorarbeiten, bei welchen die Berührung von Städten mit Garnisonen einschl. derjenigen der Landwehrbezirks-Kommandos in Frage kommt, der mit der Leitung dieser Arbeiten betraute Beamte sich in jedem Falle mit den Bezirks-Kommandanturen bzw. Garnisonältesten oder Landwehrbezirks-Kommandos direkt in Verbindung zu setzen hat, um sich über die Lage der etwa vorhandenen Schießstände zu der projectirten Trace zu orientiren. Ueber die bezügl. Ermittelungen ist in dem Erläuterungsbericht das Nähere anzugeben. — Ferner § 30 des Reichs-Gesetzes betr. die Beschränkung des Grundeigenthums in der Umgebung von Festungen v. 21. Dezbr. 1871 (R.-G.-Bl. S. 459), daß die Projekte von Eisenbahnen in den Rayons der Festungen und festen Plätze durch eine gemischte Kommission erörtert werden, deren Mitglieder von dem zuständigen Kriegsministerium im Verein mit den betr. höheren Verwaltungsbehörden berufen werden, und in welcher auch die von der Anlage betroffenen Gemeinden durch Deputirte vertreten werden. Das hierüber aufzunehmende Protokoll wird der Reichs-Rayon-Kommission übersandt, welche in Gemeinschaft mit der betreffenden Central-Verwaltungsbehörde die Entscheidung trifft oder erforderlichenfalls herbeiführt. — Zur Wahrung der Interessen der Forstverwaltung sollen die mit den Projektirungsarbeiten betrauten Eisenbahnorgane sich auch von den Wünschen und Ansichten der Lokal-Forstbeamten (Oberförster ꝛc.) über die Lage der Linie sowie über die Anlage und Einrichtung der Stationen in gleicher Weise informiren, wie dies bezüglich der Interessen des Bergbaues, der Industrie ꝛc. zu geschehen pflegt. (Erl. d. Min. f. Handel ꝛc. v. 20. Juli 1874 II 17405, V 1278.) Siehe ferner

Bei den einzelnen, zur Anfertigung der generellen Vorarbeiten erforderlichen Handlungen (Vermessung und Begehung des zur Anlage geeignet erscheinenden Terrains, Nivelliren, Visiren ꝛc.) ist häufig die zeitweise Inanspruchnahme fremder Grundstücke sowie die Beseitigung oder Beschädigung fremder Gegenstände (Gebäude, Zäune, Bäume ꝛc.) nothwendig und unvermeidlich.

Soweit Staats-Eigenthum in Frage kommt, involvirt die ministerielle Erlaubniß zur Vornahme der generellen Vorarbeiten zugleich auch die Genehmigung zur Benutzung desselben nach Anweisung der zuständigen Behörden und gegen entsprechende Entschädigung. Betreffs des Privat-Eigenthums dagegen ist die Befugniß der Behörden, den Unternehmern bei Widerspruch der Eigenthümer die bezüglichen Eingriffe in das Privateigenthum — eventuell zwangsweise — zu ermöglichen, schon vor der Emanation der Preußischen Verfassung vom 31. Januar 1850 zweifelhaft und später auf Grund des Art. 9 derselben um so mehr bestritten gewesen, als dieser Artikel das Eigenthum für unverletzlich und eine Entziehung oder Beschränkung nur aus Gründen des öffentlichen Wohles und gegen vorgängige, in dringenden Fällen wenigstens vorläufig festzustellende Entschädigung nach Maßgabe des Gesetzes für statthaft erklärt. Bis zum Erlaß des Enteignungs-Gesetzes vom 11. Juni 1874 suchte man sich durch polizeiliche Verfügungen auf Grund des Gesetzes vom 11. Mai 1842 zu helfen, indem die Polizeibehörden den Unternehmer zu den vorbereitenden Handlungen autorisirten und bei deren Vornahme schützten, während die Entschädigungsforderungen Mangels gütlicher Einigung auf den Rechtsweg verwiesen wurden.[57])

Diesem unzureichenden, mit Art. 9 der Verfassung nicht vereinbaren Zustande half erst § 5 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 ab, welcher das Verhältniß zwischen dem Unternehmer und den Eigenthümern nach Maßgabe des Art. 9 der Verfassung gesetzlich regelte.

Darnach muß der Besitzer Handlungen, welche zur Vorbereitung eines die Enteignung rechtfertigenden Unternehmens erforderlich sind,

---

über die Betheiligung der Ortspolizeibehörde bei der Projektirung von Wohnungsanlagen außerhalb der im Zusammenhange gebauten Ortschaften (Ansiedlungsgenehmigung): §§ 13—20 Ges. v. 25. Aug. 1876, G.-S. 1876 S. 407 f.) Auch ist bei Aufstellung bzw. Prüfung der Baupläne zu Bahnhöfen in größeren Städten und Handelsplätzen den Königl. Zoll- und Steuerbehörden Gelegenheit zu geben, ihre Wünsche bezügl. der Herstellung von Zoll-Abfertigungsräumen geltend zu machen (Erl. v. 13. Juni 1878 II 9892, V 3260).

[57]) Bessel u. Kühlwetter S. 20—22. W. Koch, Th. I § 2 S. 7 und Note 15.

auf Anordnung der Bezirksregierung[58]) auf seinem Grund und Boden geschehen lassen. Es ist ihm jedoch der hierdurch etwa erwachsende, nöthigenfalls im Rechtswege festzustellende Schaden zu vergüten.[59]) Zur Sicherstellung der Entschädigung darf die Bezirks-Regierung vor Beginn der Handlungen vom Unternehmer eine Kaution bestellen lassen und deren Höhe bestimmen. Sie ist hierzu verpflichtet, wenn ein Betheiligter die Kautionsstellung verlangt.[60]) Die Gestattung der

---

[58]) Im Geltungsgebiete der Kreisordnung v. 18. Dezbr. 1872 bzw. des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. Aug. 1883 (§ 150) steht diese Befugniß dem Bezirksausschuß im Beschlußverfahren zu, im Stadtkreise Berlin der ersten Abtheilung des Polizei-Präsidiums, in Hohenzollern dem Verwaltungsgerichte (Seydel, Enteign.-Ges. S. 19 Anm. 1. Bähr u. Langerhans S. 13 Anm. 2. Dalcke S. 50 Anm. 14a. v. Brauchitsch, Die neuen Preuß. Verw.-Gesetze I S. 315. 316).

Jede einzelne Anordnung muß formell von der Bezirksregierung 2c. ausgehen und auf ihrem Beschlusse beruhen. Dies schließt jedoch nicht aus, daß Seitens der vorgesetzten Behörde (Ministerium) diese speziellen Anordnungen von gewissen Vorbedingungen bzw. einer generellen Vorprüfung und Genehmigung abhängig gemacht werden. Die Berechtigung des Ministers hierzu ist zweifellos und in den legislatorischen Berathungen über § 5 anerkannt worden. In dem Cirk.-Erl. d. Hand.-Min. v. 22. Oktober 1874 (Min.-Bl. d. i. V. S. 241) ist daher mit Recht angenommen, daß die Ertheilung der generellen Erlaubniß zur Anfertigung der Vorarbeiten nach wie vor bei Eisenbahn-Unternehmungen dem Minister (sc. der öffentl. Arbeiten) zusteht und die Bezirksregierungen 2c. Anordnungen in Gemäßheit des § 5 nur treffen dürfen, wenn die generelle Erlaubniß vom Minister vorher ertheilt worden ist. Erst auf Grund derselben hat die Bezirksregierung die speziellen Anordnungen gemäß § 5 l. c. zu treffen (s. Seydel S. 19. 20. Bähr und Langerhans S. 18 Anm. 2. — A. M. Grünhut S. 210 und Thiel S. 104). Uebrigens nimmt der Minister diese Befugniß nur in Betreff der öffentlichen Lokomotivbahnen in Anspruch. Für Pferdebahnen 2c. sind die Bezirksregierungen kompetent (Erlaß des Ministers für Handel 2c. vom 15. Novbr. 1875 V 10444, II 19796).

Die Gestattung der Vorarbeiten ist der Verleihung der Konzession bzw. des Enteignungsrechts in keiner Weise präjudizirlich. Sie hat keine weitere Bedeutung, als die Ermächtigung zu den im § 5 bezeichneten vorbereitenden Handlungen. (Erl. d. Minist. f. Handel v. 24. März 1878 V 1261, II 4570.) Ueber die Form der Anordnung — ob Beschluß, Verfügung 2c. — ist im Gesetze nichts bestimmt, ein Rekurs gegen dieselbe ist nicht zugelassen, ebensowenig der Rechtsweg (arg. § 4. 22. 34 Enteign.-Ges.), wohl aber kann Beschwerde an das vorgesetzte Ministerium gerichtet werden und Remedur im Aufsichtswege erfolgen (Erl. d. Hand.-Min. v. 13. Febr. 1876. Seydel S. 20). Bei Weigerung der Grundbesitzer, den Anordnungen der Bezirksregierung Folge zu leisten, ist diese befugt, zur Zwangsvollstreckung zu schreiten (Erl. d. Min. d. Innern u. f. Handel v. 28. Jan. 1878, Eisenb.-Verordn.-Bl. S. 36), ebenso wie sie andererseits den Besitzern gegen mißbräuchliche Ausdehnung der Vorarbeiten Seitens des Unternehmers polizeilichen Schutz zu gewähren hat. Das Gericht ist hierzu nicht kompetent und kann nur in Betreff des Schadensersatzes entscheiden, nachdem die Ueberschreitungen des Unternehmers im administrativen Wege anerkannt sind.

[59]) Art. 9 Preuß. Verfass. § 1 Enteign.-Ges. In formeller Hinsicht soll in der Regel die Feststellung des Schadens auf administrativem Wege, nur nöthigenfalls im Rechtswege erfolgen und zwar muß der Schadensbetrag vor der Vornahme der betr. Handlungen festgestellt und bezahlt sein (Seydel S. 21), nur wenn dies nicht möglich, nachträglich (§ 12. 31 Enteign.-Ges.). In materieller Hinsicht finden die §§ 7—14 des Enteignungs-Gesetzes Anwendung (s. Abschn. V.)

[60]) Die Bestellung einer Kaution kann die Bezirksregierung 2c. auch ohne Antrag aus eigener Initiative (von Amtswegen) veranlassen, auf Verlangen eines

Vorarbeiten wird von der Bezirks-Regierung im Regierungs-Amtsblatt generell bekannt gemacht.[61]) Von jeder Vorarbeit hat der Unternehmer unter Bezeichnung der Zeit und der Stelle, wo sie stattfinden soll, mindestens zwei Tage zuvor den Vorstand des betreffenden Guts- oder Gemeindebezirks in Kenntniß zu setzen, welcher davon die betheiligten Grundbesitzer speziell oder in ortsüblicher Weise generell benachrichtigt.[62]) Dieser Vorstand ist ermächtigt, dem Unternehmer auf dessen Kosten einen beeidigten Taxator zu diesem Zwecke zur Seite zu stellen, um vorkommende Beschädigungen sogleich festzustellen und abzuschätzen. Der abgeschätzte Schaden ist, vorbehaltlich dessen anderweiter Feststellung im Rechtswege, den Betheiligten (Eigenthümer, Nutznießer, Pächter, Verwalter) sofort auszuzahlen, widrigenfalls der Ortsvorstand auf den Antrag des Betheiligten die Fortsetzung der Vorarbeiten zu hindern verpflichtet ist.[63]) Zum Betreten von Gebäuden und eingefriedigten Hof- oder Gartenräumen bedarf der Unternehmer, insoweit dazu der Grundbesitzer seine Einwilligung nicht ausdrücklich ertheilt, in jedem einzelnen Falle einer besonderen Er-

---

Betheiligten muß sie es thun. Sie bestimmt in beiden Fällen die Höhe. Im Uebrigen ist die allgemeine Landesgesetzgebung maßgebend.

[61]) Das Wort „generell" läßt darauf schließen, daß die allgemeine Bezeichnung des Unternehmers und des Unternehmens nach Ort und Ausdehnung genügt. Die Publikation der ganzen Verordnung oder der einzelnen Handlungen ist nicht erforderlich. Die Bekanntmachung muß von der Bezirksregierung ausgehen, nicht von einer anderen vorgesetzten oder nachgeordneten Behörde, und — arg. § 2 Al. 2 Enteign.-Ges. — im Amtsblatt aller derjenigen Regierungen erfolgen, in deren Bezirken die Arbeiten auszuführen sind. Die Aufnahme einer Anzeige in die Gesetz-Sammlung (§ 5 Ges. v. 10. April 1872) ist nicht erforderlich. Die Kosten trägt der Unternehmer (§ 43 Enteig.-Ges.).

[62]) Der Unternehmer hat den Vorstand des Guts- oder Gemeindebezirks in der angegebenen Frist nur generell in Kenntniß zu setzen. Die Angabe der einzelnen Betheiligten oder Handlungen ist nicht erforderlich. Der Vorstand ist sodann verpflichtet, die einzelnen Grundbesitzer — sc. seines Bezirks — speciell oder in ortsüblicher Weise generell zu benachrichtigen. Eine Frist für letzteres ist zwar nicht vorgeschrieben; jedoch ist anzunehmen, daß es umgehend geschehen muß, wenn der Zweck nicht illusorisch gemacht werden soll, jedenfalls vor Beginn der Arbeiten.

[63]) Zum Schutze der Betheiligten ist nicht nur die sofortige Feststellung und Abschätzung, sondern auch Auszahlung des Schadensbetrages verfügt; und zwar lediglich auf Grund der Taxe eines beeidigten Taxators, aber vorbehaltlich des Rechtswegs. Die Kosten der Feststellung und Abschätzung hat der Unternehmer zu tragen (§ 43 Enteign.-Ges.). Es genügt weder der Hinweis auf die Kaution, noch die Hinterlegung — außer wenn mehrere Betheiligte Ansprüche erheben (§ 37 Nr. 1 Enteign.-Ges.). Die Auszahlung soll an die Betheiligten erfolgen, von welchen einige Kategorien — wenn auch nicht erschöpfend — aufgezählt sind. An das Unterlassen der sofortigen Zahlung knüpft sich das Präjudiz, daß alsdann der Vorstand auf Antrag des Betheiligten die Fortsetzung der Arbeiten zu hindern verpflichtet ist; also nicht bloß berechtigt, sondern verpflichtet, aber nicht von Amtswegen, sondern nur auf Antrag (Bähr u. Langerhans S. 18. 19 Anm. 6).

laubniß der Ortspolizeibehörde, welche die Besitzer zu benachrichtigen und zur Offenstellung der Räume zu veranlassen hat. Eine Zerstörung von Baulichkeiten jeder Art, sowie ein Fällen von Bäumen ist nur mit besonderer Gestattung der Bezirks-Regierung zulässig.[64])

c. Die Prüfung des Antrags auf Konzessionirung.

Nachdem der Antrag auf Konzessionirung unter Beifügung der generellen Vorarbeiten (S. 106) dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten eingereicht ist, erfolgt die Prüfung dieses Antrages.

„Findet sich — bestimmt § 1 des Eisenbahn-Gesetzes — gegen die Unternehmung im Allgemeinen nichts zu erinnern, so ist der Plan derselben nach den bereits ertheilten und künftig etwa noch zu ertheilenden Instruktionen einer sorgfältigen Prüfung zu unterwerfen."

Die näheren Bestimmungen hierüber sind in der dem oben S. 105 bezeichneten Staats-Ministerialbeschluß v. 30. November 1838 beigegebenen Instruktion (§§ 2—9) enthalten:

Darnach wird von Seiten des Chefs des Handelsdepartements (jetzt des Ministers der öffentlichen Arbeiten) zunächst die allgemeine Zulässigkeit des Unternehmens geprüft. Ist solche nicht anzuerkennen, so hat derselbe den Antrag mit seinem Gutachten dem Staatsministerium vorzulegen. Im entgegengesetzten Falle kommunizirt der Minister der öffentlichen Arbeiten den vorgelegten Entwurf dem Kriegsministerium zur Erklärung über die Zulässigkeit und Zweckmäßigkeit der Bahnanlage in militärischer Beziehung, und setzt alle übrigen Departements vorläufig davon in Kenntniß, daß die nähere Prüfung des gestellten Antrags durch die Provinzialbehörden veranlaßt werden solle. Wird hingegen von Seiten eines anderen Departements ein Bedenken gefunden, so ist darüber unverweilt dem Minister der öffentlichen Arbeiten zum Zweck der weiteren Erörterung Mittheilung zu machen. Werden dagegen solche Bedenken nicht zur Sprache gebracht, so läßt der Minister der öffentlichen Arbeiten den vorgelegten Antrag dem Oberpräsidenten der Provinz zugehen, um solchen durch die Re-

---

[64]) In den hier angeführten wichtigeren Fällen der Beschränkung bzw. Beschädigung ist für jeden einzelnen Akt eine besondere behördliche Erlaubniß nothwendig, und zwar zum Betreten von Gebäuden und eingefriedigten Hof- oder Gartenräumen die der Ortspolizeibehörde, zur Zerstörung von Baulichkeiten jeder Art und zum Fällen von Bäumen die der Bezirksregierung. Hiervon hat die Ortspolizeibehörde jeden Besitzer speziell zu benachrichtigen und — im Weigerungsfalle — polizeiliche Zwangsmaßregeln anzuwenden.

gierungen, welche dabei betheiligt sind, begutachten zu lassen, und demnächst sein eigenes Gutachten zu erstatten.

Die Prüfung[65]) wird gerichtet:

1. auf die Erörterung der für die Nützlichkeit der Anlage angeführten Gründe;[66])
2. auf die technische Ausführbarkeit des Unternehmens und die muthmaßliche Zulänglichkeit der angenommenen Kosten;[67])
3. auf die demselben aus allgemeinen landespolizeilichen Rücksichten etwa entgegenstehenden Hindernisse;
4. auf die mit der nachgesuchten Konzession möglicherweise in Widerspruch tretenden Privatgerechtsame, besonders wenn dadurch Entschädigungsansprüche gegen den Staat oder gegen die Gesellschaft begründet werden könnten;
5. auf die für die Feststellung der Bahnlinie, oder für Veränderungen der in Vorschlag gebrachten, in Betracht kommenden partikulären Interessen;
6. auf die Solidität der an die Spitze des Unternehmens getretenen Personen;[68])

---

[65]) Diese Prüfung ist keineswegs identisch mit der vorläufigen oder definitiven Planfeststellung (§ 4 Eisenb.-Ges. v. 3. Nov. 1838 §§ 15 ff. 18 ff. des Enteignungs-Ges. vom 11. Juni 1874 (s. unten IV Anmerkung 191 und Abschn. V), vielmehr auf die allgemeine Nützlichkeit und Ausführbarkeit des Projects gerichtet, um darnach die Zulässigkeit des Unternehmens im staatlichen Interesse, sowie die Richtung der Bahnlinie im Großen und Ganzen festzustellen. Zwar ist es den einzelnen Interessenten (Kommunen, Korporationen, Privatbesitzern 2c.) unbenommen, bereits in diesem Stadium ihre Wünsche, Einwendungen, Abänderungsvorschläge 2c. bei den mit der Prüfung des Projekts betrauten Behörden anzubringen. Aber eine instanzmäßige Verfolgung solcher Forderungen und Einwendungen bzw. Bescheidung darüber — wie späterhin in Betreff der Einwendungen gegen das Detailprojekt im Enteignungsverfahren — findet hier nicht statt. Ob und inwieweit daher derartige Vorstellungen Berücksichtigung finden, ist lediglich dem Befinden der prüfenden Behörden bzw. des Ressortchefs anheimgestellt. Ist aber auf Vorschlag desselben demgemäß das Unternehmen in Betreff seiner Hauptrichtung, der Höhe des Anlagekapitals, des Unternehmers, der Konzessionsbedingungen 2c. vom Landesherrn genehmigt, so können alle diese Punkte späterhin bei Feststellung der Detailprojekte (§ 4 Eisenb.-Ges. s. unten sub IV Anmerkung 191, § 15 Enteign.-Gesetz v. 11. Juni 1874) nicht mehr Gegenstand der Verhandlung und Entscheidung sein. Das spätere Verfahren erstreckt sich vielmehr nur auf die Feststellung der Zwischenpunkte und sodann auf die Einwendungen gegen die Detailprojekte.

[66]) Siehe § 16 IIb S. 105.

[67]) Siehe § 16 IIb S. 105. 106.

[68]) Siehe § 16 I S. 87 f. und das Cirk.-Reskr. v. 23. Sept. 1840 (Min.-Bl. d. i. V. S. 420) über die Grundsätze, welche Betreffs der Einleitungen zu Eisenbahnunternehmungen und der Aktienzeichnungen auf dieselben maßgebend sein sollen. Ferner im Anschluß daran d. Cirk.-Erl. v. 22. April 1845 (a. a. O. S. 120), in welchem es heißt: „Der Antrag auf Genehmigung der Errichtung einer Aktiengesellschaft ist überhaupt nur dann zur Berücksichtigung geeignet, wenn der Zweck

7. auf die Vorschläge wegen Zusammenbringung der Fonds, wobei besonders die Maßregeln zu berücksichtigen sind, welche zu nehmen sein werden, um Aktienschwindel zu verhüten;
8. auf die für den Verkehr wünschenswerthen künftigen Fortsetzungen der Bahn, auf die Wahrscheinlichkeit künftiger Zweigbahnen, und auf die für Erleichterung solcher Anlagen rathsam scheinenden Vorbehalte.

Es bleibt den Regierungen dabei überlassen, in welcher Weise sie von den Landräthen und von den Kommunalbehörden größerer Orte, sowie von einzelnen durch Gewerbs- und sonstige Verhältnisse zu einem Urtheil in der Sache berufenen Personen Information einziehen wollen.[69]) Melden sich während der Prüfungsverhandlungen andere Unternehmer für dieselbe Anlage oder für eine Fortsetzung und Erweiterung derselben, so ist auch die Prüfung solcher späteren Vorschläge zu veranlassen, damit von den gemachten Anerbietungen diejenigen gewählt werden können, welche dem allgemeinen Interesse am meisten zuzusagen scheinen.[70])

Die an den Minister der öffentlichen Arbeiten zurückgehenden Materialien werden den betheiligten Verwaltungschefs mitgetheilt, denen es anheimgestellt bleibt, zur Vermeidung schriftlichen Votirens, ihre Referenten zur Prüfung der gemachten Vorschläge zusammentreten zu lassen. Findet sich dabei ein erheblicher Mangel in den ökonomischen oder technischen Grundlagen des Plans, so werden die Verhandlungen dem Chef des Handelsdepartements (sc. dem Minister ꝛc.) wieder vorgelegt, um solchen ergänzen zu lassen. Erscheinen dagegen die Verhandlungen vollständig, so proponirt die Kommission die der Ausführung desselben zu stellenden speziellen Bedingungen. Der dar-

---

des Unternehmens 1) an sich aus allgemeinen Gesichtspunkten nützlich und der Beförderung werth erscheint und zugleich 2) wegen der Höhe des erforderlichen Kapitales oder nach der Natur des Unternehmens selbst das Zusammenwirken einer größeren Anzahl von Theilnehmern bedingt, oder doch auf diesem Wege eher und sicherer als durch Unternehmungen Einzelner zu erreichen ist. In allen Fällen kommt es ferner darauf an, daß die Gesellschaft durch die Art ihrer Begründung eine genügende Bürgschaft gegen Täuschungen und Beeinträchtigungen des Publikums gewähre; demgemäß ist die Prüfung sowohl auf die Zuverlässigkeit und Solidität derjenigen, welche an die Spitze des Unternehmens treten, als auch auf die Zulänglichkeit der zusammenzubringenden Fonds . . . zu richten."

[69]) Siehe über die vornehmlich in Betracht kommenden Behörden: Anm. 56 S. 109. Die Zuziehung ist in das Belieben der Prüfungsbehörden gestellt. Dadurch unterscheiden sich diese Verhandlungen wesentlich von den später im Enteignungs-Verfahren vorzunehmenden (§§ 20. 25 Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874 s. Abschn. V).

[70]) Siehe § 16 IIb S. 109 u. Anm. 55.

über erstattete Bericht gelangt durch den Minister der öffentlichen Arbeiten an das Staatsministerium, welches über die Zulässigkeit und Gemeinnützigkeit des Unternehmens berathet, und, wenn solche anerkannt wird, für die Ertheilung der Genehmigung an Se. Majestät berichtet.

Der Antrag an des Königs Majestät wird gerichtet:

a. auf die Ermächtigung zur Bildung einer Gesellschaft behufs Ausführung des Unternehmens mit einem bestimmten Aktienkapital, unter den allgemeinen[71]) für derartige Unternehmungen festgestellten Bedingungen mit Hinzufügung der für den speziellen Fall etwa noch erforderlichen besonderen[72]) Bedingungen und Klauseln;

b. auf die Genehmigung zur Ausführung des Baues, nach erfolgter Bestätigung des Gesellschaftsstatuts;[73])

c. auf die Anwendbarkeit der gesetzlichen Bestimmungen wegen Expropriation auf das genehmigte Unternehmen.[74])

Diese Bestimmungen, welche im Laufe der Zeit zum Theil außer Uebung gekommen und nicht mehr streng beobachtet worden waren, sind in Folge von Unzuträglichkeiten, die hierdurch entstanden und im Anfange der 70er Jahre im Landtage angeregt wurden, durch die Allerh. Kabinets-Ordre vom 1. März 1873[75]) nochmals bestätigt worden und bilden noch gegenwärtig die alleinige Direktive und Grundlage für das Prüfungsverfahren der Eisenbahn-Konzessionsanträge in Preußen.[76])

Nur in zwei Richtungen ist hinsichtlich dieses Konzessions-Prüfungsverfahrens eine Ergänzung eingetreten:

1. Zunächst kann der Minister der öffentlichen Arbeiten sich bei der Prüfung der Konzessionsanträge der gutachtlichen **Mitwirkung des Landeseisenbahnraths und der Bezirkseisenbahnräthe**

---

[71]) Siehe § 16 IIa S. 98 f. u. Anm. 26—48 und § 16 IId S. 119 f.

[72]) Siehe § 16 IIa S. 104 u. Anm. 49, sowie § 16 IId S. 119.

[73]) §§ 1. 3. 4 Eisenb.-Ges. vom 3. Novbr. 1838, s. § 16 III S. 139 Anm. 164. 165.

[74]) § 8 Eisenb.-Ges. v. 3. Novbr. 1838, §§ 1. 2 Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874, s. § 16 IIe S. 125 u. Abschn. V.

[75]) Vgl. den Bericht der Spezialkommission zur Untersuchung des Eisenbahn-Konzessionswesens v. 12. Novbr. 1873 (Drucks. des Hauses der Abgeord. 1873/74 Bd. I Nr. 11; auch mitgetheilt in d. Zeitg. d. Ver. d. Eisenb.-Verw. 1873 Nr. 106 S. 1233. 1234, Nr. 107 S. 1246—1252.)

[76]) Die Versuche zu einer eingehenderen gesetzlichen Regelung durch einen dem Landtage unterm 8. Jan. 1874 vorgelegten Gesetzentwurf, betr. die Anlage von Eisenbahnen, haben zu einem Resultate nicht geführt.

bedienen. Auch sind diese befugt, in den fraglichen Angelegenheiten selbständige Anträge zu stellen und Auskunft zu fordern.[77])

2. Sodann ist nach Art. 4 Ziff. 8 und Art. 41—47 der Reichsverfassung dem Deutschen Reiche die Beaufsichtigung und Gesetzgebung in Betreff des Eisenbahnwesens im Interesse der Landesvertheidigung und des allgemeinen Verkehrs zugewiesen[78]), und es muß aus diesem Grnnde sowie insbesondere zur Wahrung der Interessen der Reichs-Militär-, Post- und Telegraphen-Verwaltung[79]) bei Prüfung eines jeden Konzessionsantrages Seitens der betreffenden Landesregierung auch die Reichsregierung zugezogen und um ihre Zustimmung bezw. Angabe der im Reichs-Interesse erforderlichen Bedingungen angegangen werden. Hierzu tritt, daß zur Entscheidung der Frage, ob und unter welchen Bedingungen eine Eisenbahn als Eisenbahn untergeordneter Bedeutung angelegt und betrieben werden darf, die Mitwirkung des Reiches erforderlich ist.[80])

Das Prüfungsverfahren hat sich daher durch die fakultative Mitwirkung des Landeseisenbahnraths und eventuell auch der betheiligten Bezirkseisenbahnräthe sowie durch die erforderliche Zuziehung des Reiches in Preußen dahin gestaltet, daß der Preußische Minister der öffentlichen Arbeiten nach Prüfung des Konzessionsantrages durch die zuständigen Provinzial- rc. Behörden und nach Einholung der Aeußerung des Landeseisenbahnraths und unter Umständen auch der Bezirkseisenbahnräthe sowie der Preuß. Ressort-Chefs in Gemäßheit der oben mitgetheilten Bestimmungen der Instruktion vom 30. November 1838 zunächst die Konzessionsbedingungen entwirft und hierauf nebst den Vorarbeiten dem Reichs-Eisenbahnamte zur Prüfung und Erklärung vorlegt.[80a]) Dieses setzt sich mit den betheiligten

---

[77]) Siehe Abschn. III § 12 S. 41 und Abschn. IV § 17 —. Vgl. die §§ 6 und 14 des Gesetzes betr. die Einsetzung von Bezirkseisenbahnräthen und eines Landeseisenbahnraths für die Staatseisenbahnverwaltung v. 1. Juni 1882 (G.-S. S. 313 ff.). Zwar ist dort die Zuständigkeit in Betreff der Prüfung von Konzessionsanträgen nicht speziell erwähnt, ergiebt sich aber aus der Mitwirkung bei allen wichtigen Verkehrsfragen, wozu Eisenbahn-Konzessionen wohl zweifellos gehören.

[78]) Siehe oben § 13 S. 58.

[79]) Siehe oben § 13 Ziff. 5 S. 67 u. Abschn. X.

[80]) § 74 Al. 1 Bahnpolizeiregl. v. 30. Novbr. 1885 (E.-V.-Bl. 1885 S. 30) u. § 55 Al. 3 Bahnordn. f. D. Eisenbahnen untergeord. Bed. v. 12. Juni 1878 (E.-V.-Bl. 1878 S. 198), sowie Bestimmungen, betr. die Verpflichtungen der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung zu Leistungen für die Zwecke des Post-Dienstes vom 28. Mai 1879. Eisenb.-Verordn.-Bl. 1879 S. 108. 109.

[80a]) Auch bei Umbauten und Erweiterungsbauten bestehender Bahnen hat diese Mitwirkung des Reiches stattzufinden. (Schreiben d. R.-E.-B.-A. v. 25. Jan. 1877 Nr. 182. Erlaß des Preuß. Handels-Minist. vom 24. Febr. 1877 II 2144, V 1062.)

Reichs-Ressorts, insbesondere der Reichs-Militär-, Post- und Telegraphen-Verwaltung ins Benehmen und macht sodann unter Rücksendung des Entwurfs der Konzessionsbedingungen und der Vorarbeiten dem Preuß. Minister der öffentlichen Arbeiten Mittheilung, ob dem Entwurfe der Konzessionsbedingungen auch Seitens des Reichs unverändert bezw. unter welchen Modifikationen und Ergänzungen zugestimmt wird. Die hiernach festgestellten Bedingungen werden dem Konzessions-Bewerber zur Erklärung seines Einverständnisses mitgetheilt und erst, nachdem diese erfolgt ist, wird der Entwurf der Konzessions-Urkunde, welcher die festgestellten Bedingungen enthält, Seitens des Staats-Ministeriums mit den S. 116 bezeichneten Anträgen dem Landesherrn zur Ertheilung der Genehmigung und Vollziehung überreicht. Sollten die Reichs-Ressorts und die Landes-Regierung über die dem Bewerber zu stellenden Bedingungen differiren und ein gütliches Einvernehmen nicht zu erreichen sein, so würde die Differenz nach Analogie der Art. 76, 19 der Reichs-Verfassung erledigt werden müssen.

d. Die Konzessionsbedingungen.

Die Konzessionsbedingungen bestehen zum Theil in allgemeinen Bedingungen, d. h. solchen, die allen Eisenbahn-Unternehmern generell auferlegt werden und zumeist die gesetzlichen Pflichten nur wiederholen (s. oben S. 98 f.), ergänzen oder weiter ausführen, und in besonderen Bedingungen, d. h. solchen, die sich aus der individuellen Art und den konkreten Verhältnissen der einzelnen Unternehmungen abweichend von einander ergeben (s. oben S. 104). Daß auch die letzteren sich im Rahmen der landes- und reichsgesetzlichen Vorschriften halten müssen und damit nicht im Widerspruch stehen dürfen, widrigenfalls sie ungültig und wirkungslos sind, bedarf einer weiteren Ausführung nicht.

In den — namentlich in früherer Zeit sehr verschieden gestalteten — Konzessions-Urkunden finden sich jedoch die Konzessionsbedingungen nicht nach vorstehender Eintheilung geschieden, sondern in der Regel anknüpfend an die Entwickelungsphasen — Bau, Betrieb, Organisation und Verwaltung — der Eisenbahn-Unternehmungen aufgeführt. In den neueren Urkunden ist in dieser Hinsicht eine gewisse gleichmäßige Zusammenstellung und Reihenfolge in der Regel beobachtet worden. Darnach umfassen die Konzessions-Urkunden[81]) folgende Hauptgruppen von Bedingungen und Vorbehalten des Staats:

---

[81]) Gewisse — im Folgenden noch zu berührende und hervorzuhebende — Abweichungen in der Form und im Inhalt der Konzessionsbedingungen treten der Natur der Sache nach hervor, je nachdem es sich um die Konzessionirung für neu

I. Bau.

1. Bestimmung einer Frist für die Vollendung und Inbetriebnahme der ganzen Bahn,[82]) Befugniß des Ministers der öffentlichen Arbeiten zur Festsetzung besonderer Fristen für die Vorlage der speziellen Bauprojekte, Inangriffnahme, Fortsetzung, Vollendung und Inbetriebnahme der einzelnen Strecken und Bauwerke.[83])

2. Befugniß des Ministers zur Feststellung der Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte, der Bauprojekte und der Konstruktionsverhältnisse der Betriebsmittel vor und nach Inbetriebnahme der Bahn.[84])

3. Pflicht der Gesellschaft zur Ausführung nach Maßgabe der festgestellten Projekte und des Hauptkostenanschlages.[85])

4. Vorbehalt des Staats wegen vollständiger Entschädigung für Benachtheiligungen fiskalischen Eigenthums ꝛc. aus der Bauausführung.[86])

5. Pflicht der Gesellschaft, in Betreff der Eisenbahnbauarbeiter den polizeilichen Anordnungen nachzukommen, die bezüglichen Kosten zu tragen, für die einzurichtenden Krankenkassen Zuschüsse zu leisten, sowie die vom Minister im Verzugsfalle aus der Kaution verlegten Löhne zu ersetzen.[87])

---

zu errichtende Eisenbahngesellschaften oder für Erweiterungen bereits im Betriebe befindlicher Eisenbahnen oder endlich für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung bzw. deren Erweiterungen handelt; bei bloßen Erweiterungen fallen insbesondere die auf die Organisation bezüglichen Bedingungen fort. Den Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung werden im Vergleich zu den Vollbahnen eine Reihe von Erleichterungen zugestanden. (Erl. d. Hand.-Min. vom 15. Febr. 1878 E.-V.-Bl. 1878 S. 71 u. 18. Juni 1878 a. a. O. S. 184.) Best. d. Reichskanzlers (Postdienst) v. 28. Mai 1879 (E.-V.-Bl. 1879 S. 108 u. 199) s. Anm. 102.

[82]) Diese Frist ist auch maßgebend für die Ausübung des zugleich verliehenen Enteignungsrechts. Nur insoweit die Konzessionsurkunde über die Frist eine Bestimmung nicht enthält, hat die Enteignungsbehörde über die Zeit, innerhalb deren längstens vom Enteignungsrechte Gebrauch zu machen ist, Entscheidung zu treffen und aus besonderen Gründen auch eine Fristverlängerung zu gewähren (s. unten S. 121 Anm. 90 und § 21 Ziff. 1 u. § 2 Ges. v. 11. Juni 1874 Abschn. V.) Die einzelnen Theilfristen, welche nach § 21 des Eisenb.-Ges. v. 3. Nov. 1838 der Minister für das Fortschreiten und die Vollendung des Baus bestimmt (s. Anm. 83), müssen innerhalb der landesherrlich festgesetzten Gesammtfrist liegen.

[83]) § 21 Eisenb.-Ges. v. 3. Nov. 1838, s. Anm. 82.

[84]) § 4 Eisenb.-Ges. v. 3. Nov. 1838. Dazu gehört auch die Zahl der Betriebsmittel, die Zahl und Lage der Stationen und Haltestellen.

[85]) s. oben § 16 IIb S. 106 u. §§ 4. 21. 22 Eisenb.-Ges. v. 3. Nov. 1838.

[86]) § 20 l. c.

[87]) s. Abschn. VI u. Abschn. IX; ferner Verordn., betr. die beim Bau von Eisenbahnen beschäftigten Handarbeiter v. 21. Dezemb. 1846. G.-S. 1847 S. 21. Cirk.-Reskr. v. 7. Mai 1847. Min.-Bl. d. i. V. 1847 S. 109. § 1 Verordn. vom

6. Befugniß der Staatsregierung zur Bestellung eines besonderen technischen Bau-Aufsichts-Kommissars und entsprechende Pflicht der Gesellschaft, diesem, vorbehaltlich des Rekurses an den Minister, Folge zu leisten sowie die Kosten der Aufsicht zu tragen.[88])

7. Festsetzung des Anlage-Kapitals.[89])

8. Pflicht der Gesellschaft zur Zahlung einer bestimmten Konventionalstrafe bei Verzug in der Erfüllung der ihr bezüglich des Bahnbaus obliegenden Verpflichtungen, insbesondere der rechtzeitigen plan- und anschlagsmäßigen Ausführung und Ausrüstung der Bahn, und Sicherstellung dieser Pflicht durch Hinterlegung einer Kaution.[90])

9. Pflicht der Gesellschaft zu nachträglichen Ergänzungsbauten 2c., soweit der Minister dies im öffentlichen Interesse für erforderlich erachtet.[91])

10. Verwirkung der Konzession und Versteigerung bei Nichtinnehaltung der Baufristen.[92])

---

19. Aug. 1867 (G.-S. S. 1426). § 8 Ziff. 1. Ges. vom 25. Februar 1878 (G.-S. S. 101).

[88]) Unbeschadet und neben der Bestellung eines allgemeinen und beständigen Aufsichts-Kommissars (Eisenbahn-Kommissariat) aus § 46 Eisenb.-Ges. v. 3. Nov. 1838. — Bei bloßen Erweiterungen wird die Bestellung eines besonderen technischen Kommissars nur unter besonderen Umständen vorgesehen.

[89]) Siehe über die Veranschlagung S. 105 f. und über die Prüfung S. 115 f. Des Näheren wird noch bestimmt, daß der Nominalbetrag der Aktien den Betrag des festgesetzten Anlagekapitals nicht übersteigen und ein Theil desselben in Stamm-prioritätsaktien bestehen darf. Während der Bauzeit können Bauzinsen gewährt werden. (Art. 217 Al. 2 H.-G.-B.)

[90]) § 21 Eisenb.-Ges. v. 3. Nov. 1838. Es pflegt bestimmt zu werden, daß die Entscheidung darüber, ob und wie weit die Strafe als verfallen anzusehen, dem Minister zusteht und die Kaution in Staats- oder vom Staate garantirten Papieren oder inländischen Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen bei der General-Staatskasse zu hinterlegen, auch hierüber eine gerichtliche oder notarielle Verpfändungs-Urkunde mit der Maßgabe zu bestellen ist, daß der Minister befugt ist, durch Verwendung oder Veräußerung der Effekten die Strafbeträge einzuziehen. Bei unbedeutenden Erweiterungen wird von einer Kaution abgesehen. Bei Bahnen untergeordneter Bedeutung wird der Minister ermächtigt, nach Maßgabe des Fortschritts des Baus entsprechende Theile der Kaution schon vor Vollendung derselben zurückzugeben.

[91]) Bau und Betrieb neuer Geleise, Stationen und Haltestellen, Umbau und Erweiterung vorhandener Stationen und Haltestellen, Beseitigung von Niveau-Uebergängen und Kreuzungen, Vermehrung der Betriebsmittel 2c. Für Bahnen untergeordneter Bedeutung ist diese Verpflichtung dahin modificirt, daß zur Herstellung des zweiten Geleises der Konzessionar erst dann angehalten werden kann, wenn die durchschnittliche Bruttoeinnahme dreier auf einander folgender Jahre einen bestimmten Betrag pro Kilometer beträgt, und zur Errichtung neuer Stationen unter gleicher Voraussetzung und jedenfalls erst nach Verlauf von 8 Jahren von Beginn des auf die Betriebseröffnung folgenden Kalenderjahres oder bei einem nach Ermessen des Ministers ausreichenden Zuschuß zu den Bau- und Betriebskosten.

[92]) § 21 Eisenb.-Ges. v. 3. Nov. 1838, s. Abschn. XII.

11. Pflicht zur Bildung eines Erneuerungs- und Reservefonds nach vorgeschriebenen Normen.[93])

II. Betrieb.

1. Befugniß des Ministers zur Genehmigung und Abänderung des Fahrplans der Personenzüge, Anordnung neuer Züge und Einführung des Nachtdienstes.[94])

2. Befugniß des Ministers zur Anordnung in Betreff der Einrichtung der Wagenklassen, Feststellung und Abänderung des Maximal-Personen-Geldtarifs.

3. Befugniß des Ministers zur Feststellung und Abänderung des Güter- ꝛc. Tarif-Schemas und der Maximal-Einheitspreise, zur Genehmigung von Ausnahme- und Differential-Tarifen.[95])

---

[93]) Siehe Anm. 26a Art. 185a b u. c, Art. 239c, H.-G.-B. § 7 Ges. v. 18. Juli 1884, §§ 33. 24 Eisenb.-Ges., Art. 43 Reichsverf. Der Erneuerungsfonds dient zur Bestreitung der Kosten der regelmäßig wiederkehrenden Erneuerung des Oberbaus und der wesentlicheren Betriebsmittel (Lokomotiven nebst Tendern, Wagen und deren Hauptbestandtheile). Dieser Fonds wird in der Regel gebildet aus dem Erlös der entsprechenden abgängigen Materialien, den Zinsen des Fonds und einer den Betriebseinnahmen alljährlich zu entnehmenden Rücklage.

Der Reservefonds dient zur Bestreitung von außerordentlichen, durch ungewöhnliche Umstände, Elementar-Ereignisse und größere Unglücksfälle hervorgerufene Ausgaben, welche erforderlich werden, damit die Beförderung mit Sicherheit und in der der Bestimmung des Unternehmens entsprechenden Weise erfolgen kann. Dieser Fonds wird in der Regel gebildet aus etwaigen Ersparnissen des Baukapitals, dem Betrage verfallener, nicht abgehobener Dividenden und Zinsen, Zinsen des Fonds und einer der Betriebseinnahme alljährlich zu entnehmenden Rücklage. Bei einer bestimmten Höhe können die Rücklagen in den Reservefonds so lange cessiren, als der Fonds nicht um eine volle Jahresrücklage wieder vermindert ist. Dagegen muß, wenn der Jahresüberschuß zur Deckung der Rücklagen in beide Fonds nicht ausreicht, das Fehlende aus den Ueberschüssen der folgenden Jahre ergänzt werden.

Die Bildung der beiden Fonds sowie die Festsetzung der Höhe der Rücklagen und der zur Anlage zu beschaffenden Werthpapiere erfolgt nach ministeriellen Normativbestimmungen und einem zur Ausführung derselben unter Genehmigung des Ministers aufzustellenden, periodisch zu revidirenden Regulative. Ueber die rechtliche Natur dieser Fonds in Rücksicht auf die Einkommensteuer der Eisenbahnen s. Abschn. XI.

[94]) Bei Bahnen untergeordneter Bedeutung fällt die Bestimmung bezüglich des Nachtdienstes fort. Die Pflicht zur Einstellung neuer Züge wird innerhalb der ersten 8 Jahre nach Beginn des auf die Betriebseröffnung folgenden Kalenderjahres nur dann auferlegt, wenn die Bruttoeinnahme im Durchschnitt der drei letzten Jahre einen in der Konzession bestimmten Minimalbetrag pro Kilometer erreicht hat oder von den Interessenten ein nach ministeriellem Ermessen ausreichender Zuschuß gewährt wird.

[95]) Bei Bahnen untergeordneter Bedeutung wird der Tarif für den Personen- und Güterverkehr überhaupt, sowie die Abänderung des Tarifs der Genehmigung des Ministers vorbehalten. Jedoch werden für den mehrgedachten Zeitraum im Güterverkehre Maximaltarifsätze vom Minister festgestellt und innerhalb derselben dem Unternehmer überlassen, die Tarife nach den reichs- und landesgesetzlichen Vorschriften ohne weitere Zustimmung der Aufsichtsbehörde festzusetzen, zu er-

4. Pflicht der Gesellschaft, nach Ermessen des Ministers durchgehenden Verkehr, direkte Expedition und Tarife, sowie Uebergang der Transportmittel einzuführen.[96])

5. Pflicht der Gesellschaft, alle Tarifänderungen in regierungsseitig vorgeschriebener Form und Zeit anzuzeigen.[97])

III. Organisation und Verwaltung.

1. Bestimmung der Firma und des Sitzes der zu bildenden Eisenbahngesellschaft.

2. Pflicht der Gesellschaft, in den Vorstand ohne besondere Genehmigung des Ministers nur zum Preuß. höheren Staats-Verwaltungs-, Justiz- oder technischen Dienst qualifizirte Personen zu wählen, und Befugniß des Ministers zur Bestätigung des Vorsitzenden und der technischen Mitglieder des Vorstandes, sowie der Geschäfts-Instruktion.

3. Bestimmung des Domizils der Mitglieder des Aufsichtsraths;[98])

4. Vorbehalt der staatlichen Genehmigung zu allen Abänderungen des Gesellschaftsvertrages, welche nach dem allein entscheidenden Ermessen der Staatsregierung den Voraussetzungen der Konzession nicht entsprechen, sowie zur Aufhebung staatlich genehmigter Beschlüsse.[99])

---

höhen und zu ermäßigen. Siehe jedoch § 20 Ges. v. 1. Juni 1882. G.-S. S. 313 f. Sodann hierüber des Näheren: Abschn. VIII Th. a.

[96]) Art. 44 Reichsverfassung. § 46 Eisenb.-Betr.-Regl., s. Abschn. II § 13 S. 63. 64. — Die Pflicht zur Gestattung des Anschlusses und der Mitbenutzung beruht auf Gesetz (s. Art. 41 Reichsverf. §§ 27. 45 Eisenb.-Ges. vom 3. November 1838. Abschn. II § 13 S. 59. Abschn. VIII Th. a) und bedarf daher des besonderen Ausdrucks in der Konzession nicht. Wohl aber wird für Bahnen untergeordneter Bedeutung die Verpflichtung ausgesprochen, daß sie gegen Gewährung einer in der Konzession normirten Rente den Betrieb einer anschließenden Bahn überlassen müssen, wenn der Minister dies im öffentlichen Verkehrsinteresse für erforderlich erachtet, und ferner, daß sie, wenn der Charakter als Bahn untergeordneter Bedeutung fortfällt, nach Wahl des Ministers entweder die Umwandlung in eine Hauptbahn zu bewirken oder, wenn dies ihre Finanzlage nicht gestattet, das Eigenthum und den Betrieb einem anderen Unternehmer gegen Erstattung des Anlagekapitals oder bloß den Betrieb gegen die vorbezeichnete Rente abzutreten haben.

[97]) § 26 Ziff. 1, § 32 Ziff. 1 Eisenb.-Ges. v. 3. Nov. 1838, s. Abschn. II § 12 S. 43, Abschn. III § 14 S. 78.

[98]) Wenigstens $^2/_3$ der Mitglieder müssen ihren Wohnsitz im deutschen Reichsgebiete haben und jedenfalls der Vorsitzende und dessen Stellvertreter.

[99]) Siehe Abschn. IV § 16 S. 139 u. Anm. 164. 165. Also nicht aller Abänderungen, sondern nur der den Voraussetzungen der Konzession nicht entsprechenden. Dieser Vorbehalt ist auch durch die §§ 2 und 3 des Ges. v. 11. Juni 1870 (B.-G.-Bl. S. 385) nicht unwirksam geworden, wie § 16 IIa Anm. 21 S. 95 f. u. Anm. 165 S. 139 f. des Näheren ausgeführt worden ist. Insbesondere ist vorgeschrieben, daß Beschlüsse, welche die Uebernahme des Betriebes auf anderen Eisenbahnen, die Uebertragung des Betriebes der eigenen Bahn an eine andere Gesell-

5. Pflicht der Gesellschaft, nach Vorschrift des Ministers die Betriebsrechnung zu führen, alljährlich einzureichen und die Kassenbücher vorzulegen,[100]) das staatliche Etatsjahr zu Grunde zu legen und die statistischen Materialien kostenfrei und fristzeitig den Aufsichtsbehörden einzureichen.[100a])

6. Pflicht der Gesellschaft zur Besetzung der Subaltern-Beamtenstellen mit Militäranwärtern und zu deren Remunerirung nach Maßgabe der Vorschriften für den Staatseisenbahndienst, sowie zur Bildung von Pensions-, Wittwen- und Unterstützungskassen für ihre Beamten und Arbeiter nach staatlichen Grundsätzen.[101])

7. Pflicht der Gesellschaft in Betreff der Militär- 2c. Transporte und gegenüber der Post- und Telegraphen-Verwaltung.[102])

8. Befugniß des Staats, sich durch einen Kommissar im staatlichen Interesse bei den Versammlungen und Verhandlungen der Gesellschaftsorgane vertreten zu lassen, sowie die Berufung außerordentlicher General-Versammlungen zu verlangen, und Pflicht der Gesellschaft zur rechtzeitigen Anzeige aller Versammlungen 2c. unter Angabe der Tagesordnung.[103])

e. Der Inhalt der Konzessions-Urkunde.

Die Ertheilung der Konzession wird — wie oben § 16 S. 86 f. ausgeführt — in der Regel von einer Gründungsgesellschaft nachgesucht und betrieben, welche erst nach Erlangung der Konzession die Bildung der Eisenbahn-Aktiengesellschaft und die definitive Zeichnung des Aktienkapitals veranlaßt.[104]) Aus diesem Grunde bestimmt § 1 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 daß, wenn in Folge der Prüfung des Konzessionsgesuches die landesherrliche Genehmigung

---

schaft oder die Fusion mit einer solchen aussprechen, zu ihrer Gültigkeit der Bestätigung der Regierung bedürfen.

[100]) § 34 Eisenb.-Ges. v. 3. Nov. 1883, s. Abschn. II § 12 S. 43 u. S. 46 (Note 29).

[100a]) Siehe Abschn. II § 14 S. 78 (Note 30).

[101]) Siehe Abschn. IX.

[102]) Siehe Abschn. X. Für Bahnen untergeordneter Bedeutung sind im Vergleiche zu den im Eisenbahnpostgesetze v. 20. Decbr. 1875 den Bahnen auferlegten Leistungen Erleichterungen durch den Erlaß des Reichskanzlers v. 28. Mai 1879 (Centr.-Bl. S. 380) gewährt, welche jedoch fortfallen, sobald die Bahn den Charakter einer Bahn untergeordneter Bedeutung verliert.

[103]) § 46 Eisenb.-Ges. v. 3. Nov. 1838, s. Abschn. II § 12 S. 47. 48 (Anm. 30. 31).

[104]) Siehe Abschn. III § 16 S. 89 u. Anm. 9.

ertheilt wird, das Handels-Ministerium (sc. Ministerium der öffentlichen Arbeiten) unter Eröffnung der etwa nöthig befundenen besonderen Bedingungen und Maßgaben eine Frist festzusetzen hat, binnen welcher der Nachweis zu führen ist, daß das bestimmte Aktienkapital gezeichnet und die Gesellschaft nach einem unter den Aktienzeichnern vereinbarten Statute wirklich zusammengetreten sei.

Dieser Vorschrift gemäß wird in die Konzessionsurkunde nach Aufführung der Konzessionsbedingungen noch die Schlußbestimmung aufgenommen, daß die Aushändigung einer Ausfertigung der Konzessionsurkunde an das Gründungs-Komité erst erfolgt, nachdem die Zeichnung des gesammten Aktienkapitals durch Vorlegung beglaubigter Zeichenscheine dem Minister nachgewiesen und zugleich die Kreditfähigkeit der Zeichner von demselben als genügend bescheinigt angesehen wird[105]), nachdem ferner der Staatsregierung der mit den Konzessions-Bedingungen in volle Uebereinstimmung zu setzende Gesellschaftsvertrag[106]) vorgelegt und diese Uebereinstimmung nachgewiesen ist, und nachdem endlich die Hinterlegung der in den Konzessionsbedingungen vorgeschriebenen Kaution für die rechtzeitige Bauausführung 2c. stattgefunden hat.[107]) Auch wird zugleich angeordnet, daß binnen einer in der Konzessionsurkunde festgesetzten (in der Regel zwölfmonatlichen) Präklusivfrist die Eintragung des von der Staatsregierung als mit der Konzession übereinstimmend befundenen Gesellschaftsvertrages in das Handelsregister bewirkt werden muß,[108]) und daß, erst nachdem jene Eintragung rechtzeitig erfolgt und nachgewiesen ist, die Veröffentlichung der Konzessions-Urkunde nach Maßgabe des Gesetzes erfolgt, während anderenfalls die Konzession für ohne Weiteres erloschen erklärt wird.[109])

Hiernach enthält die Konzessions-Urkunde folgende wesentlichen Bestandtheile:

---

[105]) Diese Bestimmung wird durch die Vorschriften des Gesetzes v. 18. Juli 1884 (insbesondere Art. 209e, 209h, 210 H.-G.-B.) nicht berührt.

[106]) Siehe über die regelmäßige Form und Einrichtung des Gesellschaftsvertrages (Statuts) § 16 III S. 132. 133.

[107]) Siehe oben S. 102 u. Anm. 90 S. 121.

[108]) Zu diesem Zwecke sind dem Gerichte die Ausfertigung der Konzessionsurkunde und die Erklärung der Regierung bezüglich jener Uebereinstimmung vorzulegen (s. Art. 210 Ziff. 4 H.-G.-B. Anm. 175 S. 143). Es ist dies bedungen in Rücksicht auf Art. 211 H.-G.-B.: „Vor erfolgter Eintragung in das Handelsregister besteht die Aktiengesellschaft als solche nicht. Ist vor der Eintragung im Namen der Gesellschaft gehandelt worden, so haften die Handelnden persönlich und solidarisch" (s. unten § 16 III S. 145 f. u. Anm. 188).

[109]) Jedoch unter Rückgabe der hinterlegten Kaution.

1. Die Bezeichnung des Konzessionars d. h. der von der Gründungsgesellschaft zu bildenden Eisenbahn-Aktiengesellschaft — nach Firma und Sitz;

2. die Bezeichnung des konzessionirten Unternehmens d. h. der nach ihrer allgemeinen Richtung und ihren Endpunkten bestimmten, neu anzulegenden und zu betreibenden Eisenbahn;

3. Die Verleihung des Rechts zur Enteignung nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen;

4. die Angabe des zum Bau und zur Ausrüstung der Bahn festgesetzten Anlage-Kapitals;

5. die allgemeinen und besonderen Konzessions-Bedingungen, welche für den Bau, Betrieb, die Organisation und Verwaltung des Unternehmens sowie für Errichtung und Beaufsichtigung der Eisenbahn-Aktiengesellschaft vorgeschrieben werden;

6. die Bestimmung, daß die Aushändigung der Konzessionsurkunde erst nach der regierungsseitig für genügend erachteten Zeichnung des Aktienkapitals, Vorlegung des mit den Konzessionsbedingungen nachweislich übereinstimmenden Gesellschaftsvertrages und Hinterlegung der vorgeschriebenen Kaution erfolgt.

7. Die Anordnung einer Präklusivfrist für die Eintragung des Gesellschaftsvertrages in das Handelsregister mit dem Präjudize des Erlöschens der Konzession bei Versäumniß dieser Frist.

f. Die Aushändigung und Veröffentlichung der Konzessions-Urkunde.

Nachdem die Eintragung des von der Staatsregierung als mit der Konzession übereinstimmend befundenen Gesellschaftsvertrages in das Handelsregister rechtzeitig bewirkt und nachgewiesen ist (s. unten Ziff. III sub 6), erfolgt die Aushändigung der Konzessionsurkunde an die Eisenbahn-Gesellschaft durch den Minister der öffentlichen Arbeiten bezw. durch Vermittelung des Eisenbahn-Kommissariats und die Veröffentlichung der Konzessionsurkunde nach Maßgabe des Gesetzes.

Die gesetzlichen Bestimmungen über Form, Art und Wirkung der Veröffentlichung waren früher in den einzelnen Preußischen Rechtsgebieten verschiedenartig.[110]) Das Gesetz vom 10. April 1872, betreffend die Bekanntmachung landesherrlicher Erlasse durch die Amtsblätter, vom 10. April 1872 (G.-S. S. 357) hat das Verfahren ein-

---

[110]) Bessel u. Kühlwetter Th. I S. 12 ff.

heitlich für den ganzen Umfang der Preußischen Monarchie gestaltet. Darnach werden landesherrliche Erlasse und die durch dieselben bestätigten oder genehmigten Urkunden fortan durch die Amtsblätter,[111]) im Jadegebiete durch das Gesetzblatt, mit rechtsverbindlicher Kraft bekannt gemacht, wenn sie die Verleihung des Expropriationsrechts, die Ertheilung von Konzessionen zum Bau und Betriebe von Eisenbahnen, sowie die Statuten der Unternehmer und die Privilegien zur Ausgabe von Papieren auf den Inhaber betreffen. Auf dieselbe Weise erfolgt die Bekanntmachung von Ergänzungen und Abänderungen der bezeichneten Erlasse und Urkunden, auch wenn diese selbst durch die Gesetz-Sammlung bekannt gemacht worden sind. Die Bekanntmachung erfolgt durch die Blätter derjenigen Bezirke, in welchen das betreffende Unternehmen ausgeführt werden soll oder ausgeführt worden ist, bezw. der Eisenbahn-Unternehmer und der Ausgeber der Papiere auf den Inhaber ihren Sitz oder Wohnsitz haben. Die Kosten der Bekanntmachung trägt der Unternehmer bezw. Ausgeber der Papiere. Ist in einem in Gemäßheit dieser Bestimmungen verkündeten Erlasse der Zeitpunkt bestimmt, mit welchem derselbe in Kraft treten soll, so ist der Anfang seiner Wirksamkeit nach dieser Bestimmung zu beurtheilen; enthält aber der verkündete Erlaß eine solche Zeitbestimmung nicht, so beginnt dessen Wirksamkeit mit dem achten Tage nach dem Ablauf desjenigen Tages, an welchem das betreffende Stück des Blattes, welches den Erlaß verkündet, ausgegeben worden ist.

Eine Anzeige von jedem in Folge dieser gesetzlichen Bestimmungen verkündeten Erlasse ist in die Gesetz-Sammlung aufzunehmen.

III. Die Bildung der Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

Erst nach Ertheilung der Konzession — aber vor der Aushändigung und Veröffentlichung derselben (s. S. 126 Ziff. 6 u. 7) — wird die Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft zum Bau und Betriebe der konzessionirten Eisenbahn gebildet (§ 16 S. 87—92).

Ueber die Errichtung der Eisenbahn-Aktiengesellschaft, die Ausstellung der Aktien und die Verpflichtung der Aktienzeichner haben zuerst die §§ 2 und 3 des Eisenbahn-Gesetzes v. 3. November 1838 Bestimmungen getroffen.[112]) Eine eingehendere Feststellung der bezüglichen Normen ist sodann durch das Gesetz v. 9. November 1843

[111]) Verordn. v. 28. März 1811, Ges.-S. S. 165.

[112]) § 2 des Eisenb.-Gesetzes ist seinem ganzen Inhalte nach durch die spätere Aktienrechts-Gesetzgebung aufgehoben worden. In Betreff des § 3 s. unten Anm. 188.

über die Aktiengesellschaften[113]) erfolgt, insbesondere über die Art und Form der Errichtung (Gesellschaftsvertrag, Statut), über die Kategorien der Aktien, die Rechte und Pflichten der Gesellschaftsorgane und der Aktionäre, sowie über die Auflösung. Für Handels-Aktien-Gesellschaften trat ferner an die Stelle des Gesetzes vom 9. November 1843 das Handels-Gesetz-Buch (Art. 207—249) und die Bestimmung des Art. 12 des Einführungs-Gesetzes vom 24. Juni 1861.[114]) Durch das Gesetz vom 15. Februar 1864 über die Aktien-Gesellschaften, bei welchen der Gegenstand des Unternehmens nicht in Handelsgeschäften besteht,[115]) wurden jedoch die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über Handels-Aktien-Gesellschaften mit gewissen Modifikationen auch für alle anderen Aktien-Gesellschaften maßgebend.[116]) Die das Aktiengesellschaftsrecht betreffenden Abschnitte des Handelsgesetzbuchs haben endlich durch die Bestimmungen des Reichsgesetzes vom 11. Juni 1870[117]) und durch das an die Stelle desselben getretene Reichsgesetz vom 18. Juli 1884, betreffend die Kommanditgesellschaften auf Aktien und die Aktiengesellschaften,[118]) tiefgreifende Aenderungen erfahren.

Diesem Wechsel der Gesetzgebung waren auch die Eisenbahn-Aktien-Gesellschaften unterworfen. Die Bildung derselben ist daher entsprechend der Zeit ihrer Gründung auf der Basis der jeweilig geltenden Gesetzesvorschriften und daher in mannigfach von einander abweichender Weise erfolgt.[119])

Was das geltende Recht anlangt, auf welches diese Darstellung sich beschränkt, so vollzieht sich die Bildung einer Eisenbahn-Aktien-

---

113) G.-S. 1843 S. 341. Die V. v. 24. Mai 1844, betr. die Eröffnung von Aktienzeichnungen für Eisenbahn-Unternehmungen und den Verkehr mit den dafür ausgegebenen Papieren (G.-S. 1844 S. 117), welche Beschränkungen in dieser Beziehung festgesetzt hatte, ist durch das Ges. v. 1. Juni 1860 (G.-S. 1860 S. 220) wieder aufgehoben worden.

114) G.-S. 1861 S. 455.

115) G.-S. 1864 S. 57.

116) Vgl. v. Rönne, Pr. Staatsr. 4. A. Bd. IV S. 581 Anm. 1: „Die wesentlichste auf diese Weise hervorgerufene Abänderung des früheren Rechtsverhältnisses der Aktiengesellschaften besteht darin, daß die nun neu zu errichtenden nicht mehr als Korporationen gelten. Gerade dies ist aber für die Eisenbahn-Gesellschaften ohne Bedeutung, indem rücksichtlich ihrer die gegentheilige Bestimmung des § 3 Ges. vom 3. Novbr. 1838 in Kraft geblieben ist" (s. Anm. 188.)

117) B.-G.-Bl. 1870 S. 375 ff.

118) R.-G.-Bl. 1884 S. 123 ff.

119) Es unterliegt keinem begründeten Zweifel, daß die älteren Statuten, insofern sie Bestimmungen enthalten, welche mit der neueren bezw. jeweilig geltenden Aktienrechts-Gesetzgebung nicht vereinbar sind und soweit nicht die Anwendung der letzteren auf bereits vorher errichtete Gesellschaften ausdrücklich ausgeschlossen ist (vgl. §§ 2—7 Ges. v. 18. Juli 1884), entsprechend abgeändert werden müssen bzw. außer Kraft treten.

gesellschaft — abgesehen von gewissen aus der Natur des Eisenbahnwesens, insbesondere der Einwirkung und Berücksichtigung der landesherrlichen Konzession, herrührenden Abweichungen — vollständig im Rahmen und nach Maßgabe der für die Errichtung der Aktiengesellschaften überhaupt bestehenden gesetzlichen Bestimmungen. Indem daher von einer ausführlichen Darstellung der Normen der Errichtung einer Eisenbahn-Aktiengesellschaft — als dem allgemeinen Aktiengesellschafts-Rechte angehörend — hier abstrahirt wird, soll nur insoweit auf dieselben eingegangen werden, als es für die Erörterung und Herleitung der bezüglichen, speziell eisenbahnrechtlichen Normen und ihren Zusammenhang nothwendig erscheint.

Es ist bereits (S. 87) gesagt, daß der Zweck der Gründungsgesellschaft allein in der Vornahme der die Bildung der Eisenbahn-Aktiengesellschaft vorbereitenden Handlungen besteht. Die Gründungsgesellschaft erwirkt zu diesem Behufe die landesherrliche Konzession, verlautbart provisorisch die Grundzüge des Gesellschaftsvertrages der künftig zu errichtenden Eisenbahn-Aktiengesellschaft und sammelt auf dieser Basis die Zeichnungen zu dem erforderlichen Anlagekapitale.

Des Weiteren ist auch darauf (S. 89) hingewiesen, daß es sich hierbei noch nicht um die Zeichnung von Aktien der Eisenbahn-Aktiengesellschaft (Art. 209e H.-G.-B.), sondern nur um solche Zeichnungen (Ur- oder Vorzeichnungen) handelt, welche die Bereiterklärung der Zeichner ausdrücken, sich mit einem Kapitalsbetrage an der Gründung der künftig zu errichtenden Eisenbahn-Aktiengesellschaft betheiligen zu wollen, falls diese durch die Bemühungen der Gründungsgesellschaft in angemessener (bestimmter) Zeit zu Stande kommt und die landesherrliche Konzessiou erhält. Die betreffenden Zeichnungen sind daher nur provisorische und bedingte, sie verpflichten die Zeichner lediglich gegenüber der Gründungsgesellschaft, nicht aber gegenüber der erst künftig zu errichtenden Eisenbahn-Aktiengesellschaft, welche noch nicht besteht und für deren Aktien-Zeichnungen überdies durch das Gesetz bestimmte, die Giltigkeit bedingende Formalvorschriften gegeben sind (Art. 209e H.-G.-B. s. S. 89 Anm. 9).

Wird die landesherrliche Konzession nicht ertheilt oder kommt aus anderen Gründen das Eisenbahn-Unternehmen nicht zu Stande, so erlischt die nur bedingte Verpflichtung der ursprünglichen Zeichner. Wird aber die Konzession ertheilt und kommt das Unternehmen zu Stande, so wird die bis dahin bedingt gewesene Verpflichtung der Zeichner zu einer unbedingten, d. h. diese sind nunmehr der Gründungsgesellschaft gegenüber definitiv verpflichtet, ihre provisorischen Zeich-

nungen bei Eintritt in die zu errichtende Eisenbahn-Aktiengesellschaft in Aktienzeichnungen umzuwandeln, welche den Formalvorschriften des H.-G.-B. (Art. 209e) entsprechen.

Die Errichtung der Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft setzt sich aus folgenden Akten zusammen:

1. Zuerst erfolgt die definitive Feststellung des Inhalts des Gesellschaftsvertrages (Statuts), welchen die Gründungsgesellschaft nur provisorisch in seinen Grundzügen verlautbart hat.[120])

Der Inhalt des Gesellschaftsvertrages (Statut) muß durch mindestens fünf Personen, welche Aktien übernehmen, in gerichtlicher oder notarieller Verhandlung[121]) festgestellt werden. Diese Personen, sowie diejenigen, welche andere als durch Baarzahlung zu leistende Einlagen machen, gelten als die Gründer der Gesellschaft.[122]) In der betreffenden Verhandlung ist zugleich der Betrag der von jedem Einzelnen übernommenen Aktien anzugeben. Der Gesellschaftsvertrag muß bestimmen:[123])

---

[120]) Art. 209 H.-G.-B. Primker in Endemann's Handb. d. Handelsrechts Bd. 1 S. 526. Mot. d. Ges. v. 18. Juli 1884 in Busch's Arch. Bd. 44 S. 140 f. Wenn der definitiv festgestellte Inhalt des Statuts nicht dem provisorisch verlautbarten Gesellschaftsvertrage in allen wesentlichen Punkten entspricht, so sind die Vorzeichner (S. 89) an ihre Zeichnungen nicht gebunden, denn sie haben sich nur auf letzteren verpflichtet; — es müßte denn sein, daß sie denjenigen Personen, welche die definitive Feststellung des Inhalts des Gesellschaftsvertrages übernommen haben (den Gründern), im Voraus die Ermächtigung zur Vornahme von Aenderungen des provisorisch verlautbarten Vertrages legal ertheilt, oder bei der Feststellung selbst mitgewirkt oder nachträglich ausdrücklich die Genehmigung zu den bewirkten Aenderungen gegeben haben. (Vgl. Erk. d. R.-O.-H.-G. v. 27. Okt. 1874. Entsch. Bd. 15 S. 57 und des R.-G. v. 27. März 1885. Eisenbahnrechtl. Entsch. IV. S. 136. Bolze, Praxis d. Reichsger. Bd. I S. 265 Nr. 1187.

[121]) Diese Form ist wesentlich. Ihre Nichtbeobachtung verhindert die Eintragung bezw. macht die erfolgte Eintragung nichtig. Primker a. a. O. S. 532. 533. Erk. d. R.-O.-H.-G. v. 25. Sept. 1875 Bd. 19 S. 337. Kayser, Komment. zum Gesetz v. 18. Juli 1884 S. 57. Keyßner, H.-G.-B. S. 186.

[122]) Art. 209c H.-G.-B. Die Gründer sind streng zu unterscheiden von den Mitgliedern der Gründungsgesellschaft (Gründungs-Komité). Sie sind häufig, aber nicht nothwendig, identisch mit denselben (s. S. 91 f.). Vgl. noch über die Stipulirung besonderer Vortheile zu Gunsten einzelner Aktionäre, über Einlagen, welche nicht durch Baarzahlung zu leisten sind, über die Uebernahme von Anlagen oder sonstigen Vermögensstücken, sowie über die hierfür und für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben rücksichtlich der Zeichnung und Einzahlung des Grundkapitals den Gründern und dritten Personen obliegende Verantwortlichkeit und Haftung gegenüber der Gesellschaft: Art. 209. 209b. 209g. 213a—e H.-G.-B. Motive des Ges. vom 18. Juli 1884 a. a. O. S. 134 f. 143 f. 148 f. 198 f. Primker a. a. O. S. 535. v. Kräwel im Central-Org. N. F. Bd. 8 S. 3—8. Erk. d. R.-O.-H.-G. v. 21. Januar 1876 Bd. 20 S. 219. Wiener l. c. S. 49 f. Löwenfeld, Das Recht der Akt.-Ges. S. 125 f. Kayser, Komment. z. Ges. v. 18. Juli 1884 S. 61 f. Makower desgl. S. 39 f. Völderndorff desgl. S. 323 f. Ring desgl. S. 413 f.

[123]) Art. 209 H.-G.-B. Mot. d. Ges. v. 18. Juli 1884 a. a. O. S. 141 f. Vergl. Kayser, S. 56—59. Makower, Komment. z. Ges. vom 18. Juli 1884 S. 36—38. Die Aufnahme dieser 7 Punkte in das Statut ist obligatorisch. Sie

1. Die Firma und den Sitz der Gesellschaft;[123a]) 2. den Gegenstand des Unternehmens; 3. die Höhe des Grundkapitals und der einzelnen Aktien; 4. die Art der Aktien, ob sie auf Inhaber oder auf Namen lauten, und im Falle der Ausgabe beider Arten die Zahl der Aktien einer jeden Art; 5. die Art der Bestellung und Zusammensetzung des Vorstandes; 6. die Form, in welcher die Zusammenberufung der Generalversammlung der Aktionäre geschieht; 7. die Form, in welcher die von der Gesellschaft ausgehenden Bekanntmachungen erfolgen. Bekanntmachungen, welche durch öffentliche Blätter erfolgen sollen, sind in den Deutschen Reichsanzeiger einzurücken. Andere Blätter außer diesem hat der Gesellschaftsvertrag zu bestimmen.[124]).

Der Aufnahme in den Gesellschaftsvertrag bedürfen[125]) Bestimmungen, nach welchen 1. das Unternehmen auf eine gewisse Zeit be-

---

bilden die Essentialien desselben. Ihr Fehlen hindert die Eintragung und macht die etwa geschehene Eintragung nichtig. (Primker S. 525.) Die Festsetzung anderer Punkte ist nicht ausgeschlossen (Keyßner H.-G.-B. S. 186. Wiener in d. Zeitschr. f. H.-R. Bd. 24 S. 41). „Statuten einer A.-G. haben übrigens (s. Makower Komm. S. 37) nicht die Natur eines Gesetzes, auch wenn sie, wie die der Eisenb.-A.-G., landesherrlich genehmigt und durch die Gesetzsammlung publicirt sind (Entsch. d. R.-O.-H.-G. Bd. 4 S. 58, Bd. 7 S. 270, Bd. 10 S. 327). Diese Publikation begründet daher auch nicht die Fiktion der Kenntniß derselben (Entsch. d. R.-O.-H.-G. b. Stegemann Bd. 8 S. 251.) ebensowenig, wie die Publikation durch den das Handelsregister führenden Richter gegenüber den an das Statut noch nicht gebundenen Personen (Entsch. d. R.-O.-H.-G. Bd. 11 S. 374, Bd. 15 S. 57). Die unrichtige Anwendung von statutarischen Bestimmungen kann daher auch, weil sie nichts anderes als Bestimmungen eines Privat-Societätsvertrags sind, nicht als Gesetzesverletzung mit der Revision (§ 512 C.-P.-O.) angegriffen werden. Letzteres gilt auch von Privilegien zu Prioritätsanleihen durch Ausgabe von auf den Inhaber lautenden Obligationen und von staatlich übernommenen Zinsgarantien, welche nur den Namen von Gesetzen führen. (Entsch. R.-O.-H.-G. Bd. 13 S. 123.)"

[123a]) Ueber die Firma und den Sitz s. Primker S. 527/8. Ring S. 405 f. Völderndorff S. 293 f. Erk. d. Pr. Ob.-Tr. v. 10. Nov. 1873. Entsch. Bd. 71 S. 32 u. v. 28. April 1875 Bd. 75 S. 431. Entsch. d. R.-O.-H.-G. v. 16. April 1874 Bd. 12 S. 216, v. 25. Mai 1875 Bd. 17 S. 315, v. 16. Septbr. 1876 Bd. 21 S. 36. Der Beschluß einer Eisenbahn-A.-G., ihren Sitz ins Ausland zu verlegen, hat die Wirkung, daß sie die Eigenschaft einer inländischen Aktien-Gesellschaft und die ihr nur unter Voraussetzung dieser Eigenschaft beigelegte Rechtspersönlichkeit verliert und hat die Auflösung der Gesellschaft zur Folge. (Erk. d. Reichsger. vom 5. Juni 1882. Eisenbahnrechtliche Entsch. II S. 298.)

[124]) Die Bekanntmachungen durch den Reichsanzeiger sind obligatorisch. Neben diesem sind andere Blätter insoweit zu benutzen, als dies durch den Gesellschaftsvertrag vorgeschrieben ist.

[125]) Art. 209a H.-G.-B. Die folgenden 5 Punkte sind zwar nicht, wie die vorangehenden, Essentialien, aber sie sind doch so wichtige Abweichungen von den gewöhnlichen Naturalien, daß sie der Aufnahme in das Statut bedürfen, um rechtsverbindlich für die Gesellschaft zu sein. (Makower S. 38. 39. Kayser S. 59 bis 61. Völderndorff S. 301.)

schränkt wird;[126]) 2. Aktien für einen höheren als den Nominalbetrag ausgegeben werden; 3. eine Umwandlung der Aktien rücksichtlich ihrer Art statthaft ist; 4. für einzelne Gattungen von Aktien verschiedene Rechte, insbesondere betreffs der Zinsen oder Dividenden oder des Antheils am Gesellschaftsvermögen, gewährt werden;[127]) 5. über gewisse Gegenstände die Generalversammlung der Aktionäre nicht schon durch einfache Stimmenmehrheit, sondern nur durch eine größere Stimmenmehrheit oder nach anderen Erfordernissen Beschluß fassen kann. Für einen geringeren als den Nominalbetrag darf die Ausgabe der Aktien nicht festgesetzt werden.

Der Gesellschaftsvertrag muß in allen diesen Punkten vollständig mit den Konzessions-Bedingungen übereinstimmen und darf keine Bestimmung enthalten, welche mit diesen Bedingungen nicht vereinbar ist (s. oben S. 124 f. und §§ 1. 3 des Gesetzes vom 3. November 1838).[128])

---

[126]) Anderenfalls gilt — wie bei Eisenbahnen in der Regel — die Gesellschaft als auf unbestimmte Zeit errichtet. Völderndorff S. 302.

[127]) s. oben Anm. 27 S. 100 und Mot. d. Ges. v. 18. Juli 1884 S. 104 ff. Keyßner in Holtzendorff's Encykl. III S. 160 f. Renaud Akt.-Ges. S. 104. 430. 654. 769 f. 880. v. Strombeck in Busch's Archiv Bd. 33 S. 1 ff. Keyßner eod. Bd. 32 S. 99 f. Primker S. 569. Auerbach S. 394. Endemann S. 251. Völderndorff S. 306 f. Damit soll den zahlreichen Kontroversen für die Zukunft vorgebeugt werden, die über die Rechte der verschiedenen Gattungen von Aktien (Stammaktien, Stammprioritätsaktien, Prioritäten) entstanden sind (vergl. oben Anm. 27 S. 100. Erk. d. R.-O.-H.-G. v. 18. Mai 1877. Entsch. Bd. 22 S. 361 f.) und sich auch auf die Vorzugsrechte bei Vertheilung des Vermögens (Erk. d. Reichsger. 1 Civ.-Sen. v. 25. Febr. 1885. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. IV S. 50 f.), der Dividenden, insbesondere das sog. Nachbezugsrecht der Stamm-Prioritäts-Aktien ausgedehnt haben (Erk. d. Reichsger. v. 3. Januar 1883. Entsch. in Streits. Bd. 9 S. 30 des Kammerger. Berlin v. 9. April 1885. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. IV S. 91 f. u. 1. Juli 1885 eod. S. 205 f., sowie des Reichsger. 1. Civ.-Sen. v. 30. Septbr. 1885 eod. S. 239 f. u. 28. Novbr. 1885 eod. S. 339). Das Gesetz geht von dem Prinzip aus, daß jede Aktie gleichberechtigt ist, Ausnahmen mithin ausdrücklich im Statute festgesetzt sein müssen. Auf das Stimmrecht darf sich jedoch die Verschiedenheit der Berechtigung nicht erstrecken. (Mot. d. Ges. v. 18. Juli 1884. S. 111. 113). Ausnahme: Art. 215 Al. 6 H.-G.-B.

[128]) Diese Bestimmung ist überdies in alle Eisenbahn-Konzessionsurkunden ausdrücklich aufgenommen (s. oben § 16 II e Anm. 108 S. 124). Die Fassung des Statuts einer Eisenbahn-Aktiengesellschaft ist hiernach in der Regel folgende. Das Statut zerfällt in zwei Hauptabschnitte: allgemeine und besondere Bestimmungen.

Die allgemeinen Bestimmungen bezeichnen im genauen Anschluß an die Konzessionsbedingungen im Eingange den Namen (die Firma) und Zweck der Gesellschaft, sodann ihr Domizil (den Sitz), die Bahnlinie, die Höhe des Baufonds und des Grundkapitals sowie der Aktien, treffen Anordnung über Errichtung, Zweck und Speisung des Erneuerungs- und Reservefonds, setzen generell fest, daß das Verhältniß der Gesellschaft zum Staate sich nach den Landesgesetzen, der Konzession und dem Statute regelt, die Verwaltung und Verfassung in den drei Gesellschaftsorganen, Generalversammlung, Aufsichtsrath und Vorstand (Direktion) beruht, für

2. Sodann folgt die definitive Uebernahme bezw. Zeichnung des konzessionsmäßig erforderlichen Aktienkapitals an Stelle und auf Grund der provisorischen und bedingten Zeichnungen (s. S. 89).

Das Einlagekapital (Grundkapital)[129]) muß in Aktien zerlegt werden. Die Aktien sind untheilbar. Dieselben können auf Inhaber oder auf Namen lauten. Antheilscheine, in welchen der Bezug der Aktien zugesichert wird oder welche sonst über das Antheilsrecht des Aktionärs vor Ausgabe der Aktien ausgestellt werden (Interimsscheine), dürfen nicht auf Inhaber lauten.[130]) (Art. 207 H.-G.-B.) Die Aktien müssen auf einen Betrag von mindestens eintausend Mark gestellt werden.[131]). Für gemeinnützige Unternehmen jedoch — wie z. B. Eisenbahnen — kann im Falle eines besonderen örtlichen Bedürfnisses der Bundesrath die Ausgabe von Aktien, welche auf Namen lauten, zu einem geringeren, jedoch mindestens zweihundert Mark erreichenden Betrage zulassen. Die gleiche Genehmigung kann in dem Falle ertheilt werden, daß für ein Unternehmen das Reich oder ein Bundesstaat oder ein Provinzial-, Kreis- oder Amtsverband oder eine

---

Rechtsstreitigkeiten zwischen Gesellschaft und Aktionären der Gerichtsstand der ersteren maßgebend ist, sowie endlich in welcher Form und Art die statutenmäßigen öffentlichen Bekanntmachungen zu erfolgen haben.

Die besonderen Bestimmungen zerfallen in mehrere Unterabschnitte, von denen betrifft:

Der erste Abschnitt: Die Aktien, ihre Ausfertigung, Einzahlung, Folgen der Nichtzahlung, Interimsscheine, Zinsen, Dividenden, deren Feststellung, Auszahlung und Verjährung, Mortifikation der Aktien, Talons- und Dividendenscheine.

Der zweite Abschnitt: Die Aufstellung bezw. Feststellung der Bilanzen.

Der dritte Abschnitt: Die Generalversammlungen, ihre Zusammenberufung, Stimmrecht und Vertretung der Aktionäre, Gegenstände, Gang der Verhandlungen, Abstimmung, Wahlen und Protokolle.

Der vierte Abschnitt: Die Repräsentanten und Beamten der Gesellschaft und zwar den Aufsichtsrath, dessen Geschäftskreis, spezielles Ressort, Wahl, Wahlfähigkeit und Mitgliederzahl, Remuneration, Vorsitzender und Funktionen desselben, Legitimation, ferner den Vorstand (die Direktion), dessen Befugnisse, Geschäftskreis, Legitimation, Geschäfts-Führung und -Ordnung, Verantwortlichkeit, Suspension, Entsetzung der Mitglieder des Aufsichtsraths und des Vorstandes, Uebergang der Befugnisse des Vorstandes bei Betriebsüberlassung an eine andere Eisenbahnverwaltung.

Den Schluß des Statuts bilden vorgeschriebene Schemas für Stamm-Aktien, Prioritäts-Stamm-Aktien, Dividendenscheine, Talons-Quittungsbogen, Zeichenscheine.

[129]) Art. 207 H.-G.-B. Motive d. Ges. v. 18. Juli 1884 a. a. O. S. 91 f. Vergl. hierzu noch Art. 215a und b über die Erhöhung des Grundkapitals (Mot. S. 201—210). Ring S. 393 f. Makower S. 33 f. Kayser S. 50f.

[130]) Art. 215c H.-G.-B. u. Mot. S. 91 f.

[131]) Mot. S. 96 f. 203 f. Art. 215c H.-G.-B.

sonstige öffentliche Korporation auf die Aktien einen bestimmten Ertrag bedingungslos und ohne Zeitbeschränkung gewährleistet hat. Auf Namen lautende Aktien, deren Uebertragung an die Einwilligung der Gesellschaft gebunden ist, dürfen auf einen Betrag von weniger als eintausend, jedoch nicht von weniger als zweitausend Mark gestellt werden. Diese Bestimmungen gelten auch von Interimsscheinen.[132]) (Art. 207a H.-G.-B.)

Je nach der Art der Uebernahme bezw. Zeichnung der Aktien wird unterschieden zwischen Simultan- und Successiv-Gründung der Eisenbahn-Aktiengesellschaft.[133])

Die Simultan-Gründung liegt vor, wenn sämmtliche Aktien durch die Gründer übernommen werden. Alsdann gilt mit der Uebernahme die Eisenbahn-Gesellschaft als errichtet.[134]) Soweit die Uebernahme nicht schon bei Feststellnng des Statuts erfolgt ist, kann sie in einer besonderen gerichtlichen oder notariellen Verhandlung unter Angabe der Beträge, welche die einzelnen Gründer noch übernehmen, bewirkt werden.[135])

Die Successiv-Gründung findet statt, wenn nicht sämmtliche Aktien durch die Gründer übernommen werden. In diesem Falle muß der Errichtung der Eisenbahn-Gesellschaft die Zeichnung der übrigen Aktien vorhergehen. Die Zeichnung erfolgt durch schriftliche Erklärung,[136]) aus welcher die Betheiligung nach Anzahl und, im Falle einer Verschiedenheit der Aktien, nach Betrag, Art oder Gattung derselben hervorgehen muß. Die Erklärung (Zeichnungsschein), welche in zwei Exemplaren unterzeichnet werden soll,[137]) hat zu enthalten:[138]) 1. das Datum des Statuts,[139]) den obligatorischen Inhalt desselben (s. S. 130),

---

[132]) Art. 215d H.-G.-B. Vgl. noch Art. 213b eod. und Mot. S. 193 f.

[133]) Primker S. 537. 538, 545. Makower S. 41 Anm. 25. Kayser S. 63 Anm. 1. Völderndorff S. 324 f. Ring S. 415 f. Mot. d. Ges. v. 18. Juli 1884 a. a. O. S. 153—164. 182.

[134]) Es bedarf also keiner konstituirenden General-Versammlung, wie bei der Successiv-Gründung (s. S. 136).

[135]) Art. 209d H.-G.-B.

[136]) Art. 209e H.-G.-B. Ein obligatorischer Formalakt (Mot. d. Ges. v. 18. Juli 1884 S. 159 ff.), um den Betheiligten und dem Registerrichter die leichte und sichere Prüfung der Aufbringung des Grundkapitals zu ermöglichen. Eine Erklärung, welche nicht den hier vorgeschriebenen Formen entspricht, ist rechtlich ohne Wirkung. Ueber die Vollmacht zur Aktienzeichnung s. Makower S. 42. Kayser S. 67 Anm. 18. Ueber die Praxis des R.-O.-H.-G. Primker S. 541 Anm. 8.

[137]) Das eine für den Registerrichter, das andere für die Gesellschaft.

[138]) Obligatorisch.

[139]) Daraus ergiebt sich, daß die Feststellung des Statuts der Aktienzeichnung vorangehen muß.

die etwaigen Gründervortheile, die Apports und den Gründeraufwand und im Falle verschiedener Gattungen von Aktien den Gesammtbetrag einer jeden; 2. den Namen, Stand und Wohnort der Gründer;[140]) 3. den Betrag, für welchen die Ausgabe der Aktie stattfindet, und den Betrag der festgesetzten Einzahlungen;[141]) 4. den Zeitpunkt, mit dessen Eintritt die Zeichnung unverbindlich wird, sofern nicht bis dahin die Errichtung der Gesellschaft beschlossen ist.[142]) Zeichnungsscheine, welche diesen Inhalt nicht vollständig haben oder außer der vorbezeichneten zeitlichen Begrenzung Beschränkungen in der Verpflichtung des Zeichners enthalten, sind ungültig.[143]) Ist ungeachtet eines hiernach ungültigen Zeichnungsscheines die Eintragung des Gesellschaftsvertrages in das Handelsregister erfolgt, so ist der Zeichner, wenn er auf Grund seiner Zeichnungs-Erklärung in der zur Beschlußfassung über die Errichtung der Eisenbahn-Gesellschaft berufenen Generalversammlung gestimmt oder später als Aktionär Rechte ausgeübt oder Verpflichtungen erfüllt hat, der Gesellschaft wie aus einem gültigen Zeichnungsscheine verpflichtet. Jede nicht in dem Zeichnungsscheine enthaltene Beschränkung[144]) ist der Eisenbahn-Gesellschaft gegenüber unwirksam.[145])

3. Unmittelbar nach der Feststellung des Statuts und der definitiven Uebernahme bezw. Zeichnung der Aktien erfolgt die Bestellung des Vorstandes und des Aufsichtsrathes der Eisenbahn-Gesellschaft nach Maßgabe der Bestimmungen des Statuts.[146])

---

[140]) Die individuelle Bezeichnung der Gründer, um die Würdigung der Solidität des Unternehmens zu erleichtern.

[141]) Diese Angaben dienen dazu, dem Zeichner (z. B. bei Ueber Pari-Emission) über die Höhe seiner Leistungen aufzuklären.

[142]) Dieser Fall kann z. B. eintreten, wenn das Statut die landesherrliche Bestätigung oder die Eintragung in der angegebenen Frist nicht erlangt. Mit Ablauf derselben ist die Pflicht aus dem Zeichnungsscheine erloschen. Soll nachträglich die Gesellschaft doch noch zu Stande gebracht werden, so bedarf es neuer Zeichnungen.

[143]) und zwar nach jeder Richtung, Primker S. 542.

[144]) Solche Nebenabreden sollen unwirksam sein, um das Maß der Verpflichtungen lediglich auf den Inhalt des Zeichnungsscheins einzuschränken.

[145]) Art. 209e H.-G.-B.

[146]) Nach Art. 209f H.-G.-B. muß jede Aktiengesellschaft außer dem Vorstande einen Aufsichtsrath haben. (Mot. d. Ges. v. 18. Juli 1884 a. a. O. S. 164 ff. 211 ff.) Ueber die Wahl bzw. Bestellung und Funktionen des Vorstandes (Art. 227 f. H.-G.-B.) und des Aufsichtsrathes (Art. 224 f.) s. des Näheren: Abschn. IV § 18. In Rücksicht auf die Funktionen, welche beiden Gesellschaftsorganen schon während des Gründungsstadiums zugewiesen sind, muß deren Bestellung noch vor der Eintragung des Gesellschaftsvertrages und dem dadurch bedingten Inslebentreten der Aktiengesellschaft erfolgen (Primker S. 533. 538. Entsch. d. R.-O.-H.-G. vom 3. October 1874 Bd. 14 S. 312 u. v. 15. Juni 1875 Bd. 18 S. 42. Mot. d.

Da die Bestellung des Aufsichtsraths gesetzlich durch die Generalversammlung stattfinden muß (Art. 224 bezw. 191 H.-G.-B.), die des Vorstandes der Generalversammlung ihr übertragen sein kann, so hat zur Wahl des Aufsichtsraths (event. auch des Vorstandes) eine sogen. transitorische Generalversammlung stattzufinden. Auf diese kommen, — wiewohl die Gesellschaft erst durch die Eintragung des Gesellschaftsvertrages rechtlich existent wird (s. S. 145), bereits die Regeln zur Anwendung, welche für die Gesellschaft nach der Eintragung maßgebend sind.[147])

4. Daran reiht sich die Prüfung des Hergangs der Gründung durch den Vorstand und den Aufsichtsrath. Die Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsraths[148]) haben den Hergang der Gründung zu prüfen. Sind Mitglieder zugleich Gründer oder haben sie der Gesellschaft ein Vermögensstück überlassen oder sich einen besonderen Vortheil ausbedungen (Art. 209b),[149]) so muß außerdem[150]) eine Prüfung durch besondere Revisoren[151]) stattfinden, welche das für die Vertretung des Handelsstandes berufene Organ[152]) und in Ermangelung eines solchen der Vorstand und der Aufsichtsrath zu bestellen hat.[153]) Die Prüfung hat sich auf die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben zu erstrecken, welche rücksichtlich der Zeichnung

---

Ges. v. 18. Juli 1884 S. 164 ff. Kayser S. 67 Anm. 1—3. Makower S. 43 Anm. 30. Völderndorff S. 353. Ring S. 419.)

[147]) Art. 210b H.-G.-B. Hier tritt die Eigenthümlichkeit hervor, daß schon in diesem Gründungsstadium und vor Inkrafttreten der Aktien-Gesellschaft die künftige Organisation derselben eine provisorische Wirksamkeit äußert (Gierke in Holtzendorffs Rechtslexikon Bd. 1 S. 66). Die Berufung muß in der statutarisch vorgeschriebenen Form und Frist erfolgen (A. M. Makower S. 48 Anm. 45). Nur die in den Statuten vorgeschriebene Frist zur Aktienhinterlegung fällt fort, da Aktien noch nicht ausgegeben sind und die Mitglieder nur durch ihre Berufung (die Aufführung im Aktionär-Verzeichnisse) sich legitimiren können (Kayser S. 79. 80).

[148]) Art. 209h H.-G.-B. (Mot. d. Ges. v. 18. Juli 1884 a. a. O. S. 164 ff.) Sämmtliche Mitglieder beider Organe — entweder vereint oder gesondert — haben die Prüfungspflicht. Völderndorff S. 359 f.

[149]) s. Anm. 122.

[150]) d. h. neben der Prüfung durch Vorstand und Aufsichtsrath.

[151]) Es genügen zwei Revisoren. Zur Uebernahme dieses Amtes ist Niemand verpflichtet.

[152]) § 112 Ger.-Verf.-Ges. v. 27. Januar 1877 (R.-G.-Bl. 41). In Preußen durch die Handelskammern bzw. für Königsberg, Memel, Danzig, Elbing, Berlin, Stettin durch die Vorstände der kaufmännischen Korporationen und für die Stadt Altona durch das Kommerzkollegium daselbst (Ges. vom 24. Februar 1870 G.-S. S. 134). Ring S. 424. 425.

[153]) Nach den für die Beschlußfassung beider Organe bestehenden statutarischen Bestimmungen.

und Einzahlung des Grundkapitals[154]) und der in Betreff etwaiger besonderer Vortheile einzelner Aktionäre, Einlagen, welche nicht durch Baarzahlung zu leisten sind, oder Uebernahme von Vermögensstücken (Art. 209b H.-G.-B.) vorgesehenen Festsetzungen, sowie in den bezüglichen rechtfertigenden Erklärungen der Gründer (Art. 209g H.-G.-B.) gemacht sind.[155]) Ueber die Prüfung ist unter Darlegung der vorbezeichneten Umstände schriftlich Bericht zu erstatten.[156])

5. Liegt eine Successiv-Gründung vor, d. h. haben die Gründer nicht alle Aktien übernommen, so ist die definitive Errichtung der Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft durch Eintragung des Statuts in das Handelsregister noch von der vorgängigen Beschlußfassung einer konstituirenden Generalversammlung[157]) abhängig. Wenn

---

[154]) Gegenstand der Prüfung soll der volle thatsächliche Inhalt der Angaben der Gründer in Betreff der Zeichnung und Einzahlung des Grundkapitals sowie bezüglich der Sacheinlagen und Erwerbungen sein, die Richtigkeit und Vollständigkeit der thatsächlichen Angaben ist zu prüfen, und zwar nicht bloß durch die vorgelegten Urkunden, sondern auch auf jedem anderen zuverlässigen Wege. Die Prüfung hat sich insbesondere darauf zu erstrecken, daß das Grundkapital in allen seinen einzelnen Theilen ernstlich zu Stande gebracht sei. Bloße Prüfung in Bausch und Bogen genügt nicht. Die einzelnen Theile, aus denen das Grundkapital besteht, und die Aufwendungen, welche gemacht sind, sind genau zu sondern und zu prüfen. Die Prüfung gestaltet sich abweichend, je nachdem Simultan- oder Successiv-Gründung vorliegt. Bei ersterer umfaßt die Prüfung die Verhandlungen, in welcher die Aktien von den Gründern übernommen sind, bei der letzteren durch die Zeichnungsscheine. Und zwar ist nicht allein das Vorhandensein der gesetzlichen Erfordernisse, sondern auch die Solvenz der Zeichner zu ermitteln, ferner, ob die Zeichnungen nicht bloße Scheinzeichnungen sind, ob die Zeichnungsscheine mit dem in der Register-Anmeldung zu übergebenden Verzeichnisse der Aktionäre übereinstimmen, ob, soweit Baarzahlung zu leisten ist, auf jede Aktie der statutarisch eingeforderte Betrag — und zwar mindestens 25 % — eingezahlt ist und bei Emissionen über pari, ob der Mehrbetrag (Agio) baar gezahlt und im Besitze des Vorstandes ist.

[155]) s. Anm. 122. Die Prüfung hat sich aber auch des Weiteren auf die formellen Erfordernisse und notariellen Bestimmungen des Statuts, auf den Gründungsaufwand in seinen einzelnen Theilen, auf die Genehmigung des Bundesraths für Ausgabe von Aktien von weniger als 1000 Mark zu erstrecken.

[156]) Der Bericht muß unterzeichnet und mit den urkundlichen Grundlagen dem Handelsgericht bei der Anmeldung zum Handelsregister mit vorgelegt werden (S. 142). Ueber die Haftung der Mitglieder des Vorstandes und Aufsichtsraths für sorgfältige Prüfung: Art. 213a—e H.-G.-B.

[157]) Art. 210a H.-G.-B. s. über die Bedeutung derselben: Mot. d. Ges. vom 18. Juli 1884 a. a. O. S. 161—164. 176. 177. 329. Kommissions-Bericht S. 10. Primker S. 535 f. 537. Das Gesetz geht davon aus, daß bei der Successivgründung trotz Zeichnungsscheins (Offerte) und Ueberreichung des Verzeichnisses durch die Gründer (konkludente Annahme) der Zeichner doch nur gebunden ist, wenn der Errichtung die hier bestimmte Mehrheit der Aktionäre zustimmt. Die Motive (S. 104) rechtfertigen dies damit, daß die Zeichner die Mitzeichner, ihre Solvenz und die wirkliche Leistung der geforderten Einzahlung sowie die in der Versammlung zur Erörterung gelangenden Gründungsvorgänge sollen prüfen können, ehe die wirkliche Errichtung der Gesellschaft erfolgt. Zur Information dienen die bezüglichen Erklärungen des Vorstandes und Aufsichtsraths.

also behufs Eintragung die unten S. 141 f. des Näheren bezeichneten Schriftstücke, insbesondere das von den Gründern in beglaubigter Form unterschriebene Verzeichniß der sämmtlichen Aktionäre, eingereicht werden, so beruft das Handelsgericht ohne Verzug die Generalversammlung der in diesem Verzeichnisse aufgeführten Aktionäre zur Beschlußfassung über die Errichtung der Gesellschaft.[158])

Diese Versammlung findet unter der Leitung des Gerichts statt. Vorstand und Aufsichtsrath haben sich über die Ergebnisse der ihnen rücksichtlich der Gründung obliegenden Prüfung auf Grund der Prüfungs-Berichte und deren urkundlichen Grundlagen zu erklären. Jedes Mitglied des Vorstandes und des Aufsichtsraths kann bis zur Beschlußfassung die Unterzeichnung der Anmeldung zurückziehen.[159]) Die der Errichtung der Gesellschaft zustimmende Mehrheit muß mindestens ein Viertheil sämmtlicher in dem Verzeichnisse aufgeführten oder als Rechtsnachfolger derselben in der Generalversammlung zugelassenen Aktionäre begreifen und der Betrag ihrer Antheile muß mindestens ein Viertheil des gesammten Grundkapitals darstellen.[160]). Die Zustimmung aller erschienenen Aktionäre ist erforderlich, wenn die oben S. 130 f. bezeichneten Essentialien oder Accidentalien des Statuts (mit Ausnahme der Form der Zusammenberufung der Generalversammlung und der Gesellschafts-Bekanntmachungen) abgeändert oder die in Anm. 122 S. 129 bezeichneten Festsetzungen zu Lasten der Gesellschaft erweitert werden sollen.[161]) (Art. 210a H.-G.-B.) Die Beschlußfassung ist zu vertagen, wenn es von den Aktionären mit einfacher Stimmenmehrheit verlangt wird.[162]) Auch auf die Berufung und Beschlußfassung dieser vor der Eintragung des Gesellschaftsvertrages

---

[158]) Bei der Successivgründung wird der Gesellschaftsvertrag erst durch den Beschluß der General-Versammlung perfekt.

[159]) Wird die Unterzeichnung von einem Mitgliede der gedachten Organe zurückgezogen, so verliert die ganze Anmeldung ihre Kraft und die Generalversammlung ist als gegenstandslos aufzulösen. Es ist alsdann eine neue Anmeldung und Generalversammlung nothwendig, wenn die Gründung fortgesetzt werden soll.

[160]) Die Feststellung der Zahl und Legitimation der Aktionäre oder ihrer Rechtsnachfolger (mittelst des Verzeichnisses) liegt dem leitenden Gerichte ob.

[161]) Kommt der genehmigende Beschluß nicht zu Stande, so ist die Gesellschaft nicht errichtet. Es muß alsdann eine neue konstituirende Generalversammlung stattfinden bezw., wenn die in den Zeichnungsscheinen vorbehaltene Frist verstrichen ist, die Gründung wiederholt werden. (Primker S. 543. Renaud S. 259.) Im Uebrigen kann in der konstituirenden Generalversammlung eine Abänderung des ursprünglichen Statuts (S. 129), soweit nicht in den oben bezeichneten Fällen Stimmeneinheit erforderlich ist, nach Maßgabe der statutarischen Bestimmungen bezw. des Art. 215 H.-G.-B. (s. S. 145) erfolgen.

[162]) Die Vertagung hat die Versammlung der Aktionäre zu beschließen, das leitende Gericht auszusprechen.

stattfindenden Generalversammlung kommen, soweit nicht vorstehend ein Anderes bestimmt ist, die Regeln zur entsprechenden Anwendung, welche für die Gesellschaft nach der Eintragung maßgebend sind.[163])

6. Endlich muß der Eintragung einer Eisenbahn-Aktiengesellschaft die landesherrliche Bestätigung des Statuts und die Erlangung der Genehmigungsurkunde vorangehen — ein Erforderniß, welches sich auch auf alle künftigen Abänderungen des Statuts erstreckt.[164]) Dieses Erforderniß ist durch die Bestimmungen der Reichsgesetze vom 11. Juni 1870 und 18. Juli 1884 — wie bereits oben S. 95[165]) ausgeführt — nicht beseitigt, im Gegentheil

---

[163]) Art. 210b H.-G.-B., s. Anm. 147.

[164]) Vgl. Art. 210 Al. 2 Ziff. 4 H.-G.-B. unten S. 145. Goldschmidt Ueber die Staatsgenehmigung i. d. Zeitschr. f. Bad. Verw. 1869 Nr. 19. Eisenb.-Ges. v. 3. Novbr. 1838 § 3 Al. 1: „Das Statut ist zu Unserer landesherrlichen Bestätigung einzureichen, es muß jedoch zuvor der Bauplan im Wesentlichen festgestellt worden sein." (s. S. 147). Ueber die Rechtsverhältnisse der Gesellschaft vor und nach der landesherrlichen Bestätigung s. Anm. 188 S. 145.

[165]) Abschn. II § 12 Anm. 30 S. 47—49 und Abschn. III § 16 Anm. 21 S. 95. 96. Kayser S. 56. 75. Makower S. 46. Mot. d. Ges. v. 18. Juli 1884 in Busch's Arch. Bd. 44 S. 84 und 180. Erlaß d. Hand.-Min. v. 6. Sept. 1871 (E.-V.-Bl. 1878 S. 4—9) und v. 24. Mai 1874 (E.-V.-Bl. 1878 S. 2—4). Der letztere — in casu für Statutabänderungen gegeben, aber in gleicher Weise auch auf das ursprüngliche Statut bezüglich — lautet:

„Ich muß bei der, gegenüber dem Ausschusse des Vereins der Privatbahnen im Deutschen Reiche, mittelst Erlasses meines Amtsvorgängers vom 6. September 1871 (s. oben S. 48) geltend gemachten Forderung beharren, daß die Eisenbahn-Gesellschaften die Beschlüsse über Statutabänderungen in jedem Falle der Staatsregierung behufs Prüfung der Frage einzureichen haben, ob durch die Statutabänderung resp. Ergänzung der Gegenstand des Gesellschaftsunternehmens berührt wird und ob insbesondere nach dem revidirten Gesellschaftsvertrage die Gesellschaft, welcher die Konzession als ein an ihre Person gebundenes Recht ertheilt ist, noch dieselbe juristische Person ist und die gleichen Eigenschaften hat, wie solche als wesentlich bei Ertheilung der Konzession angenommen waren, ob überhaupt die Statutabänderung nicht den ausdrücklichen oder stillschweigenden Voraussetzungen der Konzession zuwiderläuft.

Die Auffassung, daß die Prüfung der vorbezeichneten Frage durch das Gesetz vom 11. Juni 1870 (B.-G.-Bl. pro 1870 S. 375) dem Richter, welchem die Eintragung der Statutabänderungen in das Handelsregister obliege, übertragen worden sei, findet in dem Wortlaut und in den Motiven jenes Gesetzes keinerlei Anhalt. Durch dasselbe wurde, wie in den Motiven ausdrücklich als „selbstverständlich" hervorgehoben ist, nur diejenige staatliche Genehmigung und Beaufsichtigung aufgehoben, welcher bis dahin die Aktiengesellschaften als solche, das heißt wegen ihrer Gesellschaftsform unterworfen waren. Die Prüfung der formellen Giltigkeit des Gesellschaftsvertrages und der späteren Abänderungen desselben wurde der Regierung entzogen und auf den Handelsregisterrichter mit dem Offizium übertragen, durch Eintragung in das Handelsregister die Gesellschaft zur rechtlichen Existenz zu bringen resp. späteren Abänderungen des Gesellschaftsvertrags die rechtliche Wirksamkeit für die Gesellschaft zu verschaffen. Ueber die Materie des Aktiengesellschaftsrechts hinaus in andere Gebiete der Gesetzgebung einzugreifen, hat nicht in der Absicht des bezeichneten Gesetzes gelegen. Daß ein solcher Eingriff zu Gunsten der Aktiengesellschaften, welche für den Gegenstand ihres Unternehmens

einer staatlichen Konzession bedürfen, nicht gemacht werden soll, ist im § 3 ausdrücklich ausgesprochen. In den Motiven desselben heißt es wörtlich:

„daß Vorschriften, welche die Genehmigung des Gegenstandes der Gesellschaften oder die etwa denselben Privilegien und das in Verbindung hiermit stehende Aufsichtsrecht angehen, durch den sonstigen Inhalt des Gesetzes nicht aufgehoben werden, möchte schon als selbstverständlich anzusehen sein. Zur Vermeidung aller Zweifel schien es jedoch angemessen, dies ausdrücklich auszusprechen." cfr. Stenographische Berichte des Reichstags pro 1870 Bd. 4 S. 651 u. 659.

In gleicher Weise ist das in Rede stehende Gesetz gegenüber der Magdeburger Feuerversicherungs-Gesellschaft, welche im Jahre 1870 ihre Statuten ohne Allerhöchste Genehmigung geändert und die von der Regierung verlangte nachträgliche Vorlage des in das Handelsregister bereits eingetragenen veränderten Statuts zur Allerhöchsten Genehmigung verweigert hatte, vom Ministerium des Innern, dem Reichskanzleramte und von der Petitionskommission des Deutschen Reichstages ausgelegt worden.

Cfr. Hugo Keyßner: „Die Aktiengesellschaften ꝛc." S. 82/85, Berlin bei Heymann.

Sammlung der Drucksachen des Deutschen Reichstmgs pro 1872, 7. Bericht für Petitionen, Nr. 76 der Drucksachen.

In ihrer an den Reichstag gerichteten Beschwerde ersucht die bezeichnete Gesellschaft um eine authentische Interpretation des bezeichneten Reichsgesetzes, speziell der §§ 2 und 3 in dem Sinne, in welchem auch das Königliche Appellationsgericht zu Magdeburg in der die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft betreffenden Verfügung vom 19. März 1873 das Gesetz ausgelegt hat, nämlich dahin,

daß nach § 3 a. a. O. zu unterscheiden sei einerseits zwischen dem einer staatlichen Konzession bedürfenden Gegenstande des Unternehmens (z. B. dem Versicherungsgeschäfte oder dem Bau- und Frachtbetrieb einer Eisenbahn) und andererseits der Form des Unternehmens, in welcher dasselbe im wirthschaftlichen Leben auftrete (als physische Person, offene Handelsgesellschaft oder Aktiengesellschaft),

und daß nach dem bezeichneten Gesetze die staatliche Genehmigung und Beaufsichtigung nur bezüglich des Gegenstandes fortdauern solle, während der Konzessionar bezüglich der Form des Unternehmens jetzt von der Staatsaufsicht gänzlich entbunden sei.

Allein die Kommission des Reichstags verwarf die Interpretation einstimmig und motivirte dies in dem Berichte wörtlich also:

„Im Uebrigen war die Kommission auch darüber einstimmig, daß die Unterscheidung, welche die Petentin zwischen der Form und dem Gegenstande eines Unternehmens in Rücksicht auf die vorliegende Frage machen zu dürfen glaubt, unbegründet sei. Wenn der Regierung ein Recht der Genehmigung im Interesse der Sicherheit der sich Betheiligenden vorbehalten sei, so habe sich ihre Prüfung ebenso sehr auf die Organisation der Gesellschaft, ihre Leitung und die den Organen durch die Statuten zugewiesenen Funktionen, als auf die materiellen Grundsätze der Gesellschaft zu beziehen, da in der Art und Leitung und dem Umfange der den einzelnen Organen zugestandenen Befugnisse ebenso gewiß der Grund für eine Gefährdung der Versicherten gelegen sein könne, als in einer Unrichtigkeit der Rechnungs- und sonstigen Verwaltungsgrundsätze. Dieser Auffassung entsprechen nun auch die Worte der betreffenden Gesetzesbestimmungen und es könne deshalb ein Grund zu authentischer Interpretation nicht gefunden, noch weniger aber die Beschwerde gegen die ergangenen Bescheide als gerechtfertigt erkannt werden."

Diese Motive treffen auch bei den Eisenbahn-Gesellschaften zu. Wie sehr die öffentlichen Verkehrsinteressen auch durch die bezeichnete Form des Unternehmens, insbesondere durch die Höhe des Grundkapitals, durch die Organisation der Gesellschaft und ihres Vorstandes tangirt werden, liegt auf der Hand, und ist in

durch Art. 210 Al. 2 Ziff. 4 des H.-G.-B. (s. S. 142) für die Eintragung des Statuts in das Handelsregister als wesentlich erklärt. Auch ist überdies in den Konzessionsbedingungen die Vorlegung des mit den Konzessionsbedingungen nachweislich übereinstimmenden Gesellschaftsvertrages vor der Eintragung den Eisenbahn-Gesellschaften zur Pflicht und davon die Aushändigung der Konzessionsurkunde abhängig gemacht. (s. oben S. 124 f.). Hiernach haben also die Gesellschaftsorgane das Statut durch Vermittelung des Eisenbahn-Kommissariats dem Minister der öffentlichen Arbeiten vorzulegen. Dieser bewirkt, nachdem das Statut mit den Konzessionsbedingungen übereinstimmend befunden worden ist, die Einholung der landesherrlichen Bestätigung desselben und läßt, nachdem die konzessionsmäßige Kaution

---

dem Eingangs erwähnten Erlasse meines Amtsvorgängers an den Ausschuß des Vereins der Privatbahnen vom 6. September 1871 im Einzelnen näher dargelegt.

Unzweifelhaft würde somit das Handelsgericht, wenn es die bis dahin nur den Verwaltungsbehörden zustehende Prüfung, ob eine für den Gegenstand ihres Unternehmens einer staatlichen Konzession bedürfende Aktiengesellschaft durch eine Statutänderung die Voraussetzungen und Grundlagen der empfangenen Konzession alterire, vor sein Forum zöge, seine Kompetenz überschreiten, und deshalb eine für die Verwaltungsbehörde unmaßgebliche Entscheidung treffen.

Cfr. Keyßner a. a. O. S. 82 in fine.

Uebrigens läßt sich lediglich aus dem Umstande, daß das Handelsgericht die Abänderung des Statuts einer Eisenbahngesellschaft in das Handelsregister eingetragen hat, ohne sich vorher den Nachweis des Einverständnisses der Verwaltungsbehörde mit der Statutabänderung liefern zu lassen, noch keineswegs folgern, daß das Handelsgericht jenes Einverständniß für unnöthig erachtet habe. Das Handelsgericht kann vielmehr der Ansicht gewesen sein, daß es — falls ihm hinsichtlich des Gesellschaftsrechts die Statutabänderung unbedenklich erscheint — die Eintragung ohne Weiteres zu bewirken und der Gesellschaft zu überlassen habe, demnächst bei den Verwaltungsbehörden die weiter erforderlichen Schritte zu dem Zwecke zu thun, um die Statutabänderung dem Staate gegenüber in Ausführung zu bringen.

In dem erwähnten Werke von Keyßner wird ein solches Verfahren des Handelsgerichts deshalb für gerechtfertigt erklärt, weil das Handelsgericht nicht befugt sei, Präventivpolizei übend, die Eintragung zu versagen, damit einer möglichen Uebertretung von Gewerbepolizeivorschriften vorgebeugt werde.

(Cfr. Seite 81 in fine.)

Die Befürchtung, daß eine den Eisenbahn-Gesellschaften nachtheilige Rechtsverwirrung entstehen könne, wenn die von dem Handelsgerichte ohne Weiteres in das Handelsregister eingetragenen Statutabänderungen demnächst von der Verwaltungsbehörde für unstatthaft erklärt oder als nicht vorhanden betrachtet würden, erscheint unbegründet.

Diese Befürchtung dient aber gerade zur Rechtfertigung meiner an die Eisenbahn-Gesellschaften gerichteten Aufforderung zur Vermeidung solcher Nachtheile, sich vor Nachsuchung der Eintragung der Statutabänderungen in das Handelsregister des Einverständnisses der Verwaltungsbehörde mit der Abänderung zu vergewissern, widrigenfalls die Verantwortlichkeit für jene Nachtheile nicht die Staatsregierung, sondern die Gesellschaftsvorstände treffen würde."

(S. 124) hinterlegt ist, Statut und Konzession (durch das Eisenbahn-Kommissariat) den Gesellschafts-Organen aushändigen und zugleich die Konzession nach Maßgabe des Gesetzes veröffentlichen.[166])

7. Der letzte Schritt zur Errichtung der Eisenbahn-Aktiengesellschaft besteht in der Eintragung des landesherrlich genehmigten Statuts in das Handelsregister.[167]) Sie muß innerhalb der in der Konzession bestimmten Präklusivfrist erfolgt sein, da bei Versäumniß dieser Frist die Konzession bestimmungsgemäß erlischt.[168]) Der Gesellschaftsvertrag muß bei dem Handelsgerichte, in dessen Bezirke die Gesellschaft ihren Sitz hat, in das Handelsregister eingetragen werden.[169]) Der Anmeldung behufs der Eintragung in das Handelsregister müssen beigefügt sein: 1. im Falle von zu Gunsten einzelner Aktionäre etwa bedungenen Sondervortheilen oder der Uebernahme anderer, als Baareinlagen, die den betreffenden Festsetzungen zum Grunde liegenden oder zu ihrer Ausführung geschlossenen Verträge.[170]) Ferner die Erklärung der Gründer, welche die Höhe der für etwa übernommene Gegenstände gewährten Beträge rechtfertigt[171]) und eine Berechnung des Gründungsaufwands, in welcher die Vergütungen nach Art und Höhe und die Empfänger einzeln aufzuführen sind;[172])

---

[166]) s. oben Abschn. III § 16 II f S. 125.

[167]) Art. 210 H.-G.-B. Mot. d. Ges. v. 18. Juli 1884 a. a. O. S. 175. 176. Primker S. 523. 531. 536. 543.

[168]) s. oben Abschn. III § 16 sub e 7. S. 125. Darauf hat der Richter ex officio zu achten, zumal in den Preuß. Eisenbahn-Konzessionen in der Regel bestimmt ist, daß, wenn die Eintragung binnen der bezeichneten Frist nicht herbeigeführt ist, die Konzession ohne Weiteres erloschen ist, die letztere mithin von dieser Bedingung abhängt. Anderer Meinung scheint nämlich das R.-O.-H.-G. zu sein, welches in einem Spezialfalle ausführt, daß die Frage von dem Fortbestand des Privilegs sich der richterlichen Cognition entziehe (Erk. v. 3. Oct. 1871. Entsch. Bd. 3 S. 302). Im Uebrigen kann die Frist verlängert werden, aber die Prolongation muß, wie die Konzession selbst, durch den Landesherrn geschehen.

[169]) Der Gesellschaftsvertrag ist im Originale zu überreichen. Handelsgericht ist in Preußen das Amtsgericht (§ 25 A.-G. z. Ger.-Verf.-Ges.). Die Eintragung des Vertrages hat seinem ganzen Inhalte nach zu erfolgen, soweit nicht — wie in Preußen — die Eintragung der Hauptbestimmungen als ausreichend angeordnet ist (Preuß. Instr. v. 12. Dezbr. 1861 J.-M.-Bl. S. 344 § 49). Makower S. 45. Kayser S. 74.

[170]) Anm. 122. Die Verträge sind gleichfalls im Originale (mit Ausnahme der Ziff. 2 angeführten Schriftstücke) beizufügen.

[171]) s. Anm. 122.

[172]) Durch die getrennte Aufführung der eingeräumten Vortheile, der Apports und des Gründungsaufwandes soll einer Verdunklung vorgebeugt werden (Mot. S. 98). Dagegen ist die spezifizirte Berechnung des Gründungsaufwandes weder überhaupt noch von bestimmten Personen zu unterschreiben. Auch ist eine belagmäßige Feststellung jedes einzelnen Posten nicht erforderlich.

2. in dem Falle, daß nicht alle Aktien von den Gründern übernommen sind, zum Nachweise der Zeichnung des Grundkapitals die Duplikate der Zeichnungsscheine und ein von den Gründern in beglaubigter Form unterschriebenes Verzeichniß der sämmtlichen Aktionäre, welches die auf jeden entfallenen Aktien sowie die auf letztere geschehenen Einzahlungen angiebt;[173]) 3. die Urkunden über die Bestellung des Vorstandes und des Aufsichtsraths, die von beiden Organen erstatteten Prüfungsberichte über den Hergang der Gründung[174]) nebst deren urkundlichen Grundlagen; 4. die landesherrliche Konzessionsurkunde[175]) sowie die Genehmigungsurkunde, über die etwaige Ausgabe von Aktien unter tausend Mark (S. 132). In der Anmeldung ist die Erklärung abzugeben, daß auf jede Aktie, soweit nicht andere als durch Baarzahlung zu leistende Einlagen gemacht sind, der eingeforderte Betrag baar eingezahlt und im Besitze des Vorstandes sei. Die Einforderung muß mindestens ein Viertheil des Nominalbetrages und im Falle einer Ausgabe der Aktien für einen höheren als den Nominalbetrag auch den Mehrbetrag umfassen. Als Baarzahlung gilt die Zahlung in deutschem Gelde, in Reichskassenscheinen, sowie in gesetzlich zugelassenen Noten deutscher Banken.[176]) Die Anmeldung muß von sämmtlichen Gründern und Mitgliedern des Vorstandes und Aufsichts-

---

[173]) Betrifft nur Successiv-Gründungen zur Prüfung der Zeichnungen und Sicherung gegen Scheinzeichnungen.

[174]) s. oben Ziff. 4 S. 135. Sind Königl. Eisenbahn-Directionen Vorstände von Privat-Eisenbahn-Gesellschaften, so bedarf es nur der Eintragung der Firma und des Sitzes der betr. Königlichen Eisenbahn-Direction, nicht aber ihrer einzelnen Mitglieder. (Beschluß des Kgl. Landgerichts Breslau v. 31. Mai 1880 V. 1799.) Wohl aber sind die Mitglieder des Aufsichtsraths einzutragen. Entsch. d. R.-O.-H.-G. Bd. 7 S. 344. Bd. 14 S. 308.

[175]) Anm. 108 S. 124. Die Streitfrage, ob, wenn der Gegenstand der Unternehmung (Eisenbahn) der staatlichen Genehmigung bedarf (s. Anm. 165), der Nachweis der erfolgten Genehmigung vor der Eintragung in das Handels-Register erbracht werden müsse, ist damit bejahend entschieden. Der Richter hat die Identität und Legalität der Konzessionsurkunde zu prüfen. Die Konzessionsertheilung entbindet den Richter nicht von der selbstständigen Prüfung der gesetzlichen Erfordernisse. (Mot. d. Ges. v. 18. Juli 1884 S. 180.)

[176]) In anderer Form darf die Baarzahlung nicht geschehen. (Erk. d. Preuß. Ob.-Trib. v. 28. Oktober 1875. Oppenhoff, Rechtsspr. Bd. 66 S. 698.) Kompensation oder Gutschriften, selbst bei der Reichsbank, ersetzen dieselbe nicht. Reichskassenscheine und gesetzlich zugelassene Banknoten können angenommen werden, brauchen es aber nicht. Die thatsächliche Gewahrsam ist nicht erforderlich, wohl aber die gegenwärtige Verfügungsgewalt über das Geld (z. B. durch Deposition). Die Einzahlung muß mindestens sich auf 25 % des Nominalbetrages aller Aktien belaufen (Mot. d. Ges. v. 18. Juli 1884 S. 173 f.), da Aktien unter pari nicht ausgegeben werden dürfen. Bei Aktien über pari muß neben jenen 25 % noch der ganze Betrag über pari gezahlt sein. Von wem die Einzahlung gemacht ist, ist gleichgiltig. (Keyßner, Hand.-Ges.-B. S. 193.)

raths vor dem Handelsgerichte unterzeichnet oder in beglaubigter Form eingereicht werden.[177]) Die der Anmeldung beigefügten Schriftstücke werden bei dem Handelsgerichte in Urschrift oder in beglaubigter Abschrift aufbewahrt.[178])

Der eingetragene Gesellschaftsvertrag ist im Auszuge von dem Handelsgerichte zu veröffentlichen.[179]) Die Veröffentlichung muß enthalten: 1. das Datum des Gesellschaftsvertrages, die gesetzlichen Essentialien und Accidentalien desselben,[180]) sowie die Festsetzungen über die einzelnen Aktionären bedungenen besonderen Vortheile, nicht baaren Einlagen und Uebernahme von Vermögensstücken;[181]) 2. den Namen, Stand und Wohnort der Gründer und die Angabe, ob sie die sämmtlichen Aktien übernommen haben; 3. den Namen, Stand und Wohnort der Mitglieder, des Vorstandes und des Aufsichtsraths[181a]) sowie der zur Prüfung des Gründungshergangs bestellten Revisoren (Art. 209h H.-G.-B. s. S. 135). 4. Ist im Gesellschaftsvertrage eine Form bestimmt, in welcher der Vorstand seine Willenserklärungen kundgiebt und für die Gesellschaft zeichnet, so ist auch diese Bestimmung zu veröffentlichen. Außer dieser auszugsweisen handelsgerichtlichen Veröffentlichung ist das Statut nach Maßgabe des § 6 des Eisenb.-Ges. v. 3. November 1838 in vollem Umfange von der Staatsregierung durch die Gesetzsammlung zu publiziren.

Jede Zweigniederlassung muß bei dem Handelsgerichte, in dessen Bezirke sie sich befindet, behufs der Eintragung in das Handelsregister

---

[177]) Die Anmeldungspflicht beschränkt sich also nicht auf den Vorstand, sie umfaßt sämmtliche Gründer und Mitglieder des Vorstandes und Aufsichtsraths.

[178]) Die Prüfung des Gerichts ist zwar eine nur formelle, sie erstreckt sich aber ausnahmslos auf den ganzen Umfang der für die Errichtung der Gesellschaft vorgeschriebenen gesetzlichen Erfordernisse. Mot. d. Ges. v. 18. Juli 1884 a. a. O. S. 178 ff.

[179]) Art. 210c H.-G.-B. Mot. d. Ges. v. 18. Juli 1884 S. 181. Die Veröffentlichung hat stets durch den Reichsanzeiger und sodann durch die anderen für die Veröffentlichungen des betr. Gerichts bestimmten Blätter zu erfolgen. Sie ist im Uebrigen nur eine Ordnungsvorschrift, von welcher die Existenz der Gesellschaft nicht abhängt, und deren Nichtbeachtung rechtliche Folgen für dieselbe nicht hat.

[180]) Art. 209 Abs. 2 u. 3. Art. 209a Ziff. 1 und 4 H.-G.-B. s. oben S. 129—131.

[181]) Art. 209b H.-G.-B.

[181a]) Sind Königliche Eisenbahn-Directionen Vorstände von Privat-Eisenbahn-Gesellschaften, so bedarf es nur der Veröffentlichung der Firma und des Sitzes der Königl. Eisenbahndirection, nicht aber des Namens, Standes und Wohnortes ihrer einzelnen Mitglieder. Wohl aber sind die Namen ꝛc. der Mitglieder des Aufsichtsraths zu veröffentlichen (s. Anm. 174).

angemeldet werden.[182]) Die Anmeldung ist von sämmtlichen Mitgliedern des Vorstandes vor dem Handelsgerichte zu unterzeichnen oder in beglaubigter Form einzureichen.[183]) Dieselbe hat die vorstehend Ziff. 1—4 bezeichneten Angaben zu enthalten. Im Uebrigen finden die Vorschriften im Artikel 179 Abs. 2 u. 3 des H.-G.-B. Anwendung.[184])

---

[182]) Art. 212 H.-G.-B. Dies gilt auch für Zweigniederlassungen ausländischer Eisenbahn-Gesellschaften (s. Anm. 184). Eisenbahn-Stationen sind nicht Zweigniederlassungen: Erk. d. 2. Civ.-Senats d. Reichsger. v. 24. Septbr. 1880. Entsch. in Civils. Bd. 2 S. 386. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 273. Ring S. 440 f. Ebensowenig die Eisenbahn-Betriebsämter. Beide bedürfen also der Eintragung in das Handelsregister nicht. Wohl aber werden die Eisenbahnbetriebsämter der vom Staate verwalteten Privatbahnen als gewerbliche Niederlassungen im Sinne des § 22 Civ.-Proz.-Ord. und daher als passiv legitimirt zur Prozeßführung innerhalb ihres ressortmäßigen Geschäftskreises angesehen, derart, daß sie bei dem Gerichte des Ortes, wo sie ihren Sitz haben, verklagt werden können. Vgl. d. Erk. d. Reichsger. v. 25. April, 20. Septbr. u. 28. Oktbr. 1881. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 15, 101 u. 134. Für die Betriebsämter der Staatseisenbahnen findet in dieser Hinsicht § 20 der Civ.-Proz.-Ordn. Anwendung.

[183]) Hier ist also — im Gegensatz zur Anmeldung der Hauptniederlassung (s. Anm. 177) die Anmeldungspflicht auf den Vorstand beschränkt. Die Anmeldung muß aber, auch wenn das Statut für die Vertretung der Gesellschaft eine andere Form bestimmt, von sämmtlichen Mitgliedern des Vorstandes bewirkt werden. (s. Kayser S. 81. v. Völderndorff S. 412.)

[184]) Nach Art. 179 Abs. 2 H.-G.-B. muß die Anmeldung den Nachweis der Eintragung des Statuts bei dem Gerichte der Hauptniederlassung enthalten, dagegen nicht auch, daß die für diese vorgeschriebenen Erfordernisse beobachtet sind. Makower S. 51 macht übrigens mit Recht darauf aufmerksam, daß Art. 179 Abs. 2 nur analoge Anwendung auf die Zweigniederlassungen von Aktien-Gesellschaften finden kann.

Befindet sich die Hauptniederlassung im Auslande, so hat die Anmeldung gemäß Art. 179 Abs. 3 — an Stelle des Nachweises — der Eintragung bei dem Gerichte der Hauptniederlassung — 1) den Nachweis des Bestehens der Aktiengesellschaft als solcher (durch beglaubigtes Zeugniß der zuständigen ausländischen Behörde) zu enthalten; 2) die Angaben, welche auch für die Zweigniederlassungen inländischer Aktien-Gesellschaften erforderlich sind (Art. 177 Abs. 2 H.-G.-B.): Angabe des Datums und der Essentialien des Gesellschaftsvertrages, Firma und Sitz der Gesellschaft, Gegenstand und Zeitdauer des Unternehmens, Höhe des Grundkapitals, Höhe und Art der Aktien, Form der Zusammenberufungen und Bekanntmachungen, die Angaben bez. verschiedener Gattungen von Aktien, die Angabe, ob und in welchem Umfange besondere Vortheile für einzelne Aktionäre bedungen, auf das Grundkapital Anlagen oder sonstige Vermögensstücke eingelegt oder übernommen oder Aufwendungen gemacht sind, ferner die Angabe der als Gründer anzusehenden Personen und der Gesellschaftsorgane, sowie ob die Aktien sämmtlich von den Gründern übernommen sind. Dagegen bleiben außer Betracht alle Bestimmungen, welche das diesseitige Recht für die Errichtung einer Aktien-Gesellschaft materiell und formell aufstellt und insbesondere läßt sich nicht ein Nachweis darüber erfordern, ob das Grundkapital durch Zeichnung und Einzahlung gesichert sei, die Zeichnungsscheine den Vorschriften des diesseitigen Rechts entsprechen, die Prüfung des Gründungsherganges durch die Organe der Gesellschaft bewirkt, die Errichtung in Gemäßheit der Vorschriften der diesseitigen Gesetze erfolgt sei (v. Völderndorff S. 412 f. Makower S. 50. 51. Kayser S. 12.) 3) Im Falle, daß der Gegenstand des Unternehmens oder die Zulassung zum Gewerbebetriebe im Inlande der staatlichen Genehmigung bedarf, den Nachweis der ertheilten Genehmigung.

Auch jeder Beschluß der Eisenbahn-Aktiengesellschaft, welcher die Fortsetzung derselben oder eine Abänderung des Inhalts des Gesellschaftsvertrags [185]) zum Gegenstande hat, bedarf in gleicher Weise, wie der ursprüngliche Vertrag, konzessionsmäßig der landesherrlichen Bestätigung, [186]) und muß ferner ebenso, wie dieser, in das Handelsregister eingetragen und veröffentlicht werden (s. S. 141 f.). Der Beschluß hat keine rechtliche Wirkung, bevor derselbe bei dem Handelsgerichte, in dessen Bezirke die Gesellschaft ihren Sitz hat, in das Handelsregister eingetragen ist. [187])

Erst mit der Eintragung in das Handelsregister wird die Eisenbahn-Aktiengesellschaft rechtlich existent. Vor erfolgter Eintragung in das Handelsregister besteht die Eisenbahn-Aktiengesellschaft als solche nicht. [188]) Ist vor der Eintragung im Namen der Gesellschaft

---

[185]) s. Art. 215. 238a H.-G.-B.

[186]) s. Anm. 165.

[187]) s. Art. 214 H.-G.-B. d. h. in das Handelsregister der Hauptniederlassung. Ring S. 186 f. 452. Makower S. 58. v. Völderndorff S. 467 f. Kayser S. 93.

[188]) Vor der Emanation d. H.-G.-B. wurde jede Aktiengesellschaft rechtlich mit der Errichtung des Statuts existent. Die Eintragung in das Handelsregister war somit für die rechtliche Existenz der Gesellschaft irrelevant. Ebensowenig berührte der Mangel der landesherrlichen Genehmigung, welche § 3 des Gesetzes v. 3. Nov. 1838 für die Statuten der Eisenbahn-Gesellschaften und sodann die §§ 1. 8 des Ges. v. 9. Nov. 1843 generell für alle Aktiengesellschaften erforderte, die Existenz der Gesellschaft, sondern hatte nur zur Folge, daß die Gesellschaft bis zur Erlangung der landesherrlichen Bestätigung keinen Anspruch auf die Rechte einer juristischen Person (für Eisenbahn-Gesellschaften nach § 3 d. Ges. v. 3. Nov. 1838 Rechte einer Korporation oder anonymen Gesellschaft) besaß. Dagegen war ihr Rechtsverhältniß nach Innen (Rechte und Pflichten der einzelnen Mitglieder gegen einander) und nach Außen — wie bei jeder anderen Societät und Handelsgesellschaft — nach den Bestimmungen des abgeschlossenen Gesellschaftsvertrages oder Statuts zu beurtheilen. (Erk. d. Pr. O.-Tr. v. 13. Nov. 1863. Strieth. Bd. 58 S. 16). In diesem Sinne schrieb auch § 3 des Ges. v. 3. Novbr. 1838 vor, daß, „solange die Bestätigung nicht erfolgt ist, sich die Verhältnisse der Gesellschaft und ihrer Vertreter nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften über Gesellschafts- und Mandatsverträge bestimmen."

Durch das H.-G.-B. bezw. die Reichs-Gesetze v. 11. Juni 1870 u. 18. Juli 1884 ist hierin eine wesentliche Aenderung eingetreten. Nach Art. 211 Al. 1 l. c. besteht vor erfolgter Eintragung in das Handelsregister die Aktiengesellschaft als solche nicht. Weder die Festsetzung des Statuts, noch die landesherrliche Bestätigung 2c. ist hiernach für die Entstehung der Eisenbahn-Aktiengesellschaft maßgebend, sondern einzig und allein der Formalakt der Eintragung in das Handelsregister. Vor der Eintragung hängt die Beurtheilung, welches Rechtsverhältniß durch die bisherigen Rechtsakte, Zeichnungen und Vereinbarungen geschaffen ist, von der konkreten Beurtheilung ab und greifen für diese die allgemeinen Rechtsregeln des Mandats oder der gewöhnlichen Societät sowohl nach Innen wie nach Außen Platz. (Primker a. a. O. S. 523. 524. 531. Entsch. d. R.-O.-H.-G. Bd. 8 S. 59. 60). Es ist also ein bestimmtes Obligationsverhältniß bezw. eine Societät vorhanden, aber die Aktiengesellschaft im Sinne des H.-G.-B. als solche existirt noch nicht (Prot. S. 450. Jolly i. d. Zeitschr. f. D. R. v. Reyscher

XI S. 361—366. Primker a. a. O. S. 545 u. Note 20. v. Völderndorff S. 409. Anderer Meinung ist Kayser, Komm. S. 64. 81, welcher den Art. 211 H.-G.-B. nur auf das Verhältniß der Gesellschaft nach Außen beziehen will, dagegen unter den Kontrahenten selbst — nach Innen — die Gesellschaft schon mit der Perfektion des Statuts als rechtswirksam und existent erachtet).

Erst mit der Eintragung finden auf die zusammengetretene Gesellschaft die Vorschriften des H.-G.-B. über die Aktien-Gesellschaft volle Anwendung. Dennoch liegt es in dem eigenthümlichen Wesen der Aktien-Gesellschaft — wie bereits Anmerkung 147 angedeutet —, daß schon vor der Eintragung, also vor Inkrafttreten der Aktien-Gesellschaft die künftige Organisation derselben für das Gründungsstadium eine provisorische Wirksamkeit äußert und bereits im Stadium der Errichtung Verpflichtungen gegen die Aktiengesellschaft, welche diese, zur Eintragung gelangt, geltend zu machen befugt ist, begründet werden können. Ohne diese Annahme würden die Normativbestimmungen des Gesetzes in Bezug auf die Gründung der Akt.-Ges. jeden Haltes entbehren. Sie basiren auf der Voraussetzung, daß, wenn die Prüfung des Gründungshergangs seitens der Registerbehörde stattgefunden hat ꝛc., die Gesellschaft schon mit dem Anspruch auf das eingetragene Grundkapital auf Grund von Zeichnungen und mit einem bereits vorhandenen, eigenthümlichen Fonds ins Leben tritt. Das Gesetz setzt selbst voraus, daß eine Wirksamkeit von Gesellschaftsorganen für die Akt.-Ges. und ihre Verantwortung gegen dieselbe schon vor der Eintragung im Errichtungsstadium anhebt. Diese — provisorisch — wirksam werdenden Rechte und Pflichten bezwecken die Möglichkeit der Registrirung und definitiven Konstituirung. Für die rechtliche Möglichkeit dieser Wirkung bieten die Begriffe des Mandats und der Geschäftsführung schon die geeignete Handhabe. Es kommt aber auf die Subsumtion unter diese allgemeinen Kategorien nicht an. Vielmehr ist aus den betreffenden Normativbestimmungen unmittelbar zu folgern, daß der vom Gesetz verordnete und von der Behörde zu kontrolirende Gründungshergang der Akt.-Ges., welcher mit ihrer Eintragung seinen Abschluß findet, als ein einheitlicher gilt und daß daher, insoweit hierbei schon Organe der Gesellschaft als wirkend gesetzt sind, um die Zueignung des erforderlichen Vermögens an dieselbe und Erhaltung derselben für sie zu ermöglichen, die Existenz der eingetragenen Akt.-Ges. in Bezug auf ihre Stellung zu jenen Organen als auf den Zeitpunkt jenes Eintritts der Organe in Wirksamkeit retrotrahirt gilt. (Erk. des Reichsger. vom 30. März 1881. Entsch. in Civils. Band 5, S. 18 f.)

Diese Grundsätze finden auch auf die Eisenbahn-Aktiengesellschaften uneingeschränkte Anwendung. Nur tritt für diese die durch § 6 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 bedingte Modifikation ein, daß sie mit der Bestätigung des Statuts — also schon vor der Eintragung — die Rechte einer Korporation oder anonymen Gesellschaft erlangen. Sie werden sonach zuerst Korporationen im Sinne des A. L.-R., Th. II., Tit. 6, § 25 ff. und alsdann — nach erfolgter Eintragung — zugleich auch Aktiengesellschaften im Sinne der Art. 207 ff. H. G.-B. Weder Förster (a. a. O., Bd. 4 § 284) noch Dernburg (Bd. 1, § 51) erwähnen zwar die Eisenbahngesellschaften bei der Aufzählung der einzelnen Kategorien von Korporationen. Indeß ist § 6 des Eisenb.-Ges. v. 3. Nov. 1838 nicht aufgehoben, mithin die Eigenschaft der Eisenbahngesellschaften als Korporationen ex lege für fortbestehend anzusehen. (Vergl. v. Rönne, Pr.-St.-R. 4. A., Bd. 4, S. 581. Anm. 1, Bessel und Kühlwetter, Th. 1, S. 17.) Freilich können die landesrechtlichen Bestimmungen über die Korporationen auf die Eisenbahngesellschaften nur insoweit Anwendung finden, als sie mit den ihnen vorangehenden reichsgesetzlichen Bestimmungen des H.-G.-B. bezw. der Reichs-Gesetze v. 11. Juni 1870 und 18. Juli 1884 noch vereinbar sind. Der im § 3 des Eisenb.-Ges. vom 3. November 1838 bezeichnete Akt der landesherrlichen Bestätigung ist also für die Erlangung der Eigenschaft einer handelsrechtlichen Aktiengesellschaft irrelevant. Dafür ist allein entscheidend die Eintragung der Eisenb.-Akt.-Gesellschaft in das Handelsregister. Vorher unterliegt die sich bildende Gesellschaft lediglich den gesetzlichen Vorschriften über Societäts- und Mandatsverträge. (Vgl. Entsch. d. Ob.-Trib.,

gehandelt worden, so haften die Handelnden persönlich und solidarisch.[189])

IV. Die spezielle Genehmigung der Bahnlinie.

Den Schlußakt der Gründung der Eisenbahn, — bevor mit ihrer Anlage begonnen wird, — bildet die spezielle Genehmigung der Bahnlinie. Die landesherrliche Konzessionirung enthält nur die Genehmigung der Bahnlinie in ihrer allgemeinen Richtung, welche in der Regel lediglich durch die Bezeichnung der Endpunkte bestimmt ist.[190]) Erst nach der landesherrlichen Konzessionirung und nach der Bildung der Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft erfolgt die spezielle Genehmigung der Bahnlinie. Die bezügliche Befugniß steht gesetzlich dem Minister der öffentlichen Arbeiten auf Grund einer eingehenden Prüfung des Bauplanes zu. § 4 des Eisenbahn-Gesetzes v. 3. November 1838 bestimmt:

„Die Genehmigung der Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte wird dem Handels-Ministerium (sc. jetzt dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten) vorbehalten; ebenso sind die Verhältnisse der Konstruktion, sowohl der Bahn als der anzuwendenden Fahrzeuge an diese Genehmigung gebunden. Alle Vorarbeiten zur Begründung der Genehmigung hat die Gesellschaft auf ihre Kosten zu beschaffen.“ [191])

Bd. 20 S. 332 ff. Bd. 24 S. 347 und des R.-O.-H.-G. v. 8. Juni 1875, Entscheid. d. R.-O.-H.-G., Bd. 18 S. 360, 361, Th. I. Tit. 17 A. L.-R.) Mit der Bestätigung des Statuts wird sie sodann zur Korporation (§ 6 Eisenb.-Ges.). Aber erst mit der handelsgerichtlichen Eintragung des bestätigten Statuts wird die Eisenbahn-Gesellschaft — abgesehen von den schon früher zum Zwecke der Registrirung und Konstituirung nothwendig wirksam gewordenen Rechte und Pflichten — als wirkliche Aktien-Gesellschaft rechtlich existent.

[189]) Art. 211 al. 2 H.-G.-B. Voraussetzung dieser Bestimmung ist, daß vor der Eintragung und im Namen der Gesellschaft gehandelt worden ist. Die Handelnden brauchen nicht geschäftsführende Mitglieder oder irgend welche im Gründungsstadium mit Funktionen betraute Organe zu sein. Jeder, der unter den angegebenen Voraussetzungen handelt oder mit dessen Willen gehandelt worden ist — wird quaestio facti — macht sich haftbar. Keyßner S. 155, Puchelt I S. 343. 344, Anschütz und von Völderndorff II. S. 435.

[189a]) Der Zeitpunkt der Eintragung ist übrigens auch für andere, die Akt.-Gesellschaft berührende Fragen von wesentlicher Bedeutung; vergl. Art. 213b und 213f H.-G.-B. Mot. d. Ges. v. 18. Juli 1884 a. a. O. S. 199 ff.

[190]) s. oben § 16 II e S. 125.

[191]) An den Befugnissen des Ministers der öffentlichen Arbeiten hat die neuere Gesetzgebung nichts geändert. In Folge der Bestimmungen der §§ 61 und 135 Nr. II der Kreis-Ord. vom 13. Dezember 1872 sind die früheren Vorschriften über die landespolizeiliche Prüfung und Genehmigung von Eisenbahnbauten unberührt

Die Prüfung bezw. Genehmigung der Bahnlinie, wie überhaupt der gesammten Konstruktions-Verhältnisse der Bahn und ihrer Fahrzeuge, hat hiernach auf Grund von Vorarbeiten zu erfolgen, die auf Kosten der konzessionirten Eisenbahn-Gesellschaft herzustellen sind. Diese Vorarbeiten werden „spezielle Vorarbeiten" genannt, im Gegensatze zu den generellen Vorarbeiten, welche bereits dem Konzessionsantrage beizufügen und oben S. 105 f. des Näheren beschrieben

---

geblieben, auch ist eine Aenderung in der Kompetenz der Behörden, welche über die in Folge von Eisenbahnbauten im Interesse der benachbarten Grundstücke oder im öffentlichen Interesse erforderlich werdenden Anlagen von Wegen ꝛc. zu befinden haben, nicht eingetreten (C.-R. d. Min. f. Hand. u. d. Innern v. 18. Oktob. 1874, Min.-Bl. d. i. V. S. 241). Die Vorschrift des § 4 des Ges. v. 3. Nov. 1838 bleibt neben der generellen Vorschrift im § 21 Nr. 2 des Enteig.-Ges. v. 11. Juni 1874 als eine für die Anlage von Eisenbahnen geltende Spezialbestimmung auch ferner in Kraft. (C.-R. des Min. f. Hand., Gew. ꝛc. v. 5. März 1875 Min.-Bl. d. i. V. 1875 S. 90.) Vgl. noch § 166 des Zuständ.-Ges. v. 26. Juli 1876 G.-S. S. 297. Allerh. Erl. v. 7. Aug. 1878 G.-S. 1879 S. 25. Ges. v. 13. März 1879 G.-S. S. 123. Cirk.-Erl. d. Min. d. öff. Arb. v. 15. Juli 1879 E.-V.-Bl. S. 118 § 158 Zuständ.-Ges. v. 1. Aug. 1883. G.-S. S. 237 § 4. Ziff. 1a u. b der Staatseisenb.-Organis. v. 24. Nov. 1879. (E.-V.-Bl. 1880 S. 86.)

Diese Prüfung und Genehmigung der Bahnlinie ꝛc., für welche nach § 4 des Eisenbahngesetzes der Minister der öffentl. Arbeiten zuständig ist, ersetzt bei Eisenbahnbauten die Stelle der durch § 15 des Enteig.-Ges. v. 11. Juni 1874 generell für alle öffentlichen Unternehmungen, welche das Enteignungsrecht erfordern, angeordneten Prüfung und vorläufigen Feststellung des Planes (s. Abschn. V.). Denn nach § 15 l. c. liegt dieselbe den Bezirksregierungen (bezw. Regierungs-Präsidenten Zuständ.-Ges. v. 1. Aug. 1883) nur dann ob, wenn eine besondere Behörde durch das Gesetz hierzu nicht berufen ist. Da nun § 4 des Eisenb.-Gesetzes bei Eisenbahnbauten diese Prüfung und Genehmigung dem Minister der öffentl. Arbeiten überträgt, so bedarf es einer solchen im Enteign.-Verfahren nicht weiter. (Erk. des Preuß. Ober-Verw.-Ger. I. Sen. v. 3. März 1880. Entsch. d. Ob.-Verw.-Ger. Bd. 9 S. 393. Eisenbahnrechtl. Entsch. III. S. 22. Ferner Seydel, Enteig.-Ges. S. 53 Anm. 4., Löbell, Enteig.-Ges. S. 101 Anm. 5. Dagegen Bering, Preuß. Enteig.-Recht S. 111, welcher überdies noch die landespolizeiliche Vorprüfung auf Grund des § 15 Enteig.-Ges. für nothwendig hält. Mit Recht bemerkt demgegenüber Löbell a. a. O., daß dann § 15 al. 2 l. c. jede Bedeutung verlieren würde.)

Ebensowenig wie durch das Enteignungsgesetz v. 11. Juni 1874 ist auch durch das Fluchtliniengesetz v. 2. Juli 1875 das im § 4 des Eisenb.-Gesetzes dem Minister übertragene Recht der speziellen Genehmigung der Bahnlinie alterirt. Das Cirk.-Reskr. des Minist. f. Handel v. 8. Mai 1876 II. 6820. III. 7428. V. 3808. bemerkt über das Verhältniß des § 4 des Eisenb.-Ges. zum Fluchtliniengesetz. v. 2. Juli 1875 insbesondere § 10 dess.: „Insoweit die Ausübung dieser Befugniß die Aufhebung oder Aenderung von Straßen und Fluchtlinien bedingt, ist das Verfügungsrecht der zur Feststellung von Straßen und Fluchtlinien berufenen Behörden, welchen bei Bestimmung der Bahnlinien eine Mitwirkung oder ein Widerspruchsrecht nicht zusteht, überhaupt ausgeschlossen und kann § 10 des Ges. vom 2. Juli 1875 nur insoweit Anwendung finden, als die Möglichkeit, über das innerhalb der Grenzen des Weichbildes oder des Bebauungsplanes belegene Terrain zu verfügen, nicht durch eine gesetzliche Verpflichtung, anderweite mit den Straßenanlagen kollidirende Anlagen zu dulden, beseitigt oder beschränkt ist" (s. Friedrichs Komment. zum Fluchtliniengesetz. v. 2. Juli 1875 S. 31. 32).

sind. Die speziellen Vorarbeiten sind, wie schon ihr Name besagt, weit eingehenderer Art, als die generellen Vorarbeiten. Ueber Form und Inhalt der speziellen Vorarbeiten, welche die Eisenbahngesellschaft dem an den Minister der öffentl. Arbeiten zu richtenden Antrage auf Feststellung der speziellen Bahnlinie und des Bauplanes beizufügen hat, ergehen sich die §§ 3—9 der bereits S. 105 erwähnten „Bestimmungen für die Aufstellung der technischen Vorarbeiten zu Eisenbahn-Anlagen" vom October 1871.

Darnach bilden die speziellen Vorarbeiten die Entwürfe für die zur Ausführung genehmigten Bahnen und sind nach bewirkter Revision und Feststellung die Grundlage der Ausführung (§ 1 l. c.). Sie bestehen in folgenden Stücken:

a) in einer näheren Darstellung der Situation und des Nivellements der Bahn; [192])

---

[192]) Die Situations- und Nivellementspläne sind nach einem jenen Bestimmungen beigefügten Schema unter Beachtung der nachfolgenden Vorschriften anzufertigen:

a) Für die ganze Bahn findet eine fortlaufende Eintheilung nach Kilometern statt.

Die Specialpläne werden nach dieser Eintheilung bearbeitet und Situation und Längenprofil dabei in der Regel auf einem und demselben Blatte untereinander gestellt. Behufs größerer Uebersichtlichkeit werden mehrere Blätter, die, soweit es die Krümmungen der Linie zulassen, zusammen 3 bis 4 Kilometer umfassen können, nach dem qu. Schema zusammengeklebt. Ein Unterbrechen der Bahnlinie und Situation ist hierbei nur dann statthaft, wenn dadurch die Orientirung nicht verändert wird.

b) Zu der Situation und den Längen des Nivellements ist ein Maßstab von $\frac{1}{2500}$tel anzuwenden; die Höhen im Profile sind nach einem 10 mal größeren Maßstabe aufzutragen.

c) Die Bahnlinie ist in Stationen von 100 Meter Länge mit Unter-Abtheilungen von 50 Meter einzutheilen, die mit vom Anfangspunkte der Bahn ab fortlaufenden Ziffern bezeichnet werden; jede fünfte Station wird im Profil noch durch stärker ausgezogene Ordinaten hervorgehoben.

Die Kilometer sind mit römischen Ziffern unter den betreffenden Stationszahlen, unter dem Kurvenband die ganzen und Zehntel-Meilen einzutragen.

d) Die Lage der zwischen den Stationspunkten etwa noch erforderlichen Ordinaten ist durch das Einschreiben ihrer Entfernung von dem vorliegenden Stationspunkte festzustellen, desgleichen die Kurven-, Anfangs- und Endpunkte und Gefällewechsel.

e) Die Situationspläne sind dem beigefügten Schema entsprechend, in einer Breite von 250 Meter an jeder Seite der Bahnlinie herzustellen; die Gestaltung des Terrains ist, soweit es zur Beurtheilung der gewählten Richtung und Höhenlage der Bahn erforderlich, durch Horizontalen in Abständen von 5 bis 1 Meter anzugeben.

Der Bahnkörper ist mit allen seinen Nebenanlagen, als Wege-Uebergängen und Verlegungen, Parallelwegen, Brücken, Seitengräben ꝛc. vollständig

b) in den Entwürfen zu den Futtermauern, den Wegeübergängen und den Brücken;[193])

c) in den Entwürfen zu den Tunnels und den sonstigen außerordentlichen Bauwerken:

d) in der Darstellung des Oberbaues;[194])

---

einzutragen. Alles Bestehende ist mit schwarzen Linien zu zeichnen und schwarz zu beschreiben, der Bahnkörper dagegen, sowie alle Projekte sind mit Zinnoberroth einzuzeichnen und zu beschreiben. Auf jedem Blatte muß die Nordlinie angegeben werden.

f) In die Nivellementspläne sind die Projekte gleichfalls mit Zinnoberroth einzuzeichnen und die Communikations- und Bahnhofs-Anlagen, die Planums-Ordinaten, Auf- und Abtragshöhen und Neigungen damit zu beschreiben, während die Brücken, Durchlässe, Wasserstandsverhältnisse blau zu beschreiben sind. Die Seitengräben der Bahn sind ebenfalls blau einzutragen. Alle bestehenden Gegenstände werden auch in den Nivellements-Plänen schwarz beschrieben.

g) Die höchsten und die niedrigsten Stände aller Gewässer, die auf die Bahn-Anlage von Einfluß sind, sowie deren Fachbäume und Pegel, die Beschaffenheit der Boden-Arten, die Tiefen der von der Bahn berührten Moore und Brücher, die Thürschwellen der, der Bahn nahe liegenden Gebäude und alle Festpunkte, an welche das Nivellement angeschlossen, insbesondere die Schienenhöhe eines bestimmten Punktes auf dem nächsten Eisenbahnhofe, müssen in den Profilen vollständig bezeichnet sein.

h) Der Normalhorizont muß jedesmal durch den Nullpunkt des Amsterdamer Pegels angenommen werden. Wenn sich hierbei für einzelne Blätter zu lange Ordinaten ergeben, so kann die Horizontale (jedoch immer nur um volle 10 Meter) höher gelegt werden, was in den Profilen anzugeben ist. — Die Längen der Ordinaten sind jedoch überall auf den Normalhorizont zu beziehen und einzuschreiben.

i) Um den Uebergang der Bahnlinie von einem Blatte zum anderen deutlich zu erkennen und zu beurtheilen, sind am Anfang und Ende jedes Blattes mindestens 100 Meter lange Strecken des folgenden, resp. des vorhergehenden Blattes, jedoch nur in einfachen Linien mit darzustellen.

k) Sämmtliche Pläne sind in der rechten oberen Ecke mit einer fortlaufenden Blattnummer zu versehen.

[193]) Von den Futtermauern, Brücken, Tunnels und den Gebäuden sind die zur vollständigen Beurtheilung erforderlichen Grundrisse, Profile und Ansichten aufzustellen; bei den hierzu anzufertigenden Zeichnungen ist in der Regel ein Maßstab von $\frac{1}{100}$ der wirklichen Größe anzuwenden; außergewöhnliche Construktionen ꝛc. sind durch Detailzeichnungen zu erläutern. Für die gewöhnlichen und öfter vorkommenden Brücken und Durchlässe wird die Aufstellung von Normal-Entwürfen angemessen sein.

Die Beschaffenheit des Baugrundes, die höchsten und die niedrigsten Wasserstände sind in den Entwürfen anzugeben, auch sind die Haupt-Abmessungen darin mit Zahlen einzuschreiben.

S. in Betreff der Spezial-Bauprojekte von Veränderungen der Provinzialstraßen den Erlaß v. 2. April 1880, Anm. 203 S. 153.

[194]) Die allgemeine Anordnung des Oberbaues ist, nach einem Maßstabe von $\frac{1}{10}$ tel der natürlichen Größe darzustellen; nach demselben Maßstabe ist die zur Sicherstellung der Schienen ꝛc. bei den Wege-Uebergängen in gleicher Höhe gewählte

e) in den Entwürfen zu den Anlagen der Bahnhöfe und Haltestellen;[195])

f) in einem ausführlichen Erläuterungs-Bericht.[196])

Außerdem sind die generellen Vorarbeiten, auf deren Grund die Konzession ertheilt ist, den speziellen Ausarbeitungen beizufügen.[197]) Die Bearbeitung der Kostenanschläge muß nach den für die generellen Ueberschläge vorgeschriebenen Titeln erfolgen.[198])

Abgesehen hiervon sind aber auch bei Anfertigung der speziellen Vorarbeiten in Gemäßheit des Art. 42 der Reichsverfassung die vom Reiche vorgeschriebenen Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands vom 30. November 1885 (E.-V.-Bl. 1886 S. 42 f.), sowie die bezüglichen Bestimmungen des Bahn-Polizei-Reglements f. d. Eisenbahnen Deutschlands v. 30. November 1885 (l. c. S. 11 f.) und der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 (l. c. 1878 S. 192) zu beobachten.[199])

Die solchergestalt gefertigten speziellen Vorarbeiten sind von dem Vorstande der Eisenbahngesellschaft[199a]) dem Minister der öffentlichen

---

Constraktion aufzuzeichnen. — Von den Profilen der Schienen, von den Laschen-Verbindungen, den Unterlagsplatten, den Schrauben und den Schienennägeln sind Zeichnungen in wirklicher Größe, bei denen die resp. Gewichte einzuschreiben, mit vorzulegen.

[195]) Von jeder Bahnhofs-Anlage und Haltestelle ist ein Situationsplan, in der Regel nach einem Maßstabe von $\frac{1}{1000}$ tel der wirklichen Größe einzureichen, auf dem nicht nur sämmtliche Gebäude, sondern auch die nächsten Umgebungen und die zum Bahnhofe führenden Wege anzugeben sind. — Außerdem sind sämmtliche Bahngeleise mit allen Weichen und Kreuzungen, die Perrons, die Drehscheiben, die Wasserkrahne, die Lösch- und Reinigungsgruben &c. einzuzeichnen, sowie die Krümmungs- und Gefälle-Verhältnisse der Bahnlinie und die Nordlinie darin anzugeben.

[196]) In dem Erläuterungsberichte ist der Zweck der Bahn, die Beschaffenheit des Terrains, die hiernach ermittelte Richtung darzulegen; auch sind die Neigungs- und Krümmungs-Verhältnisse zu erörtern. — Demnächst ist die Anordnung und die Construction der entworfenen Bauwerke nach den Titeln des Ueberschlages (s. Anm. 53c S. 106) vollständig zu erläutern. Alle örtlichen Verhältnisse, die auf den Bahnbau von Einfluß sein werden, sowie die Zeit, in der man den Bau zu vollenden beabsichtigt, müssen gleichfalls aufgeführt werden.

[197]) S. die generellen Vorarbeiten: oben S. 105 f.

[198]) S. Anm. 53c S. 106. Alle Pläne und Zeichnungen sind im Format des den Bestimmungen beigefügten Schemas (halber Whatmann) anzufertigen und wo es erforderlich ist, klappenartig aneinander zu kleben. Alle Pläne und Zeichnungen sind ohne Ausnahme in Mappen einzusenden.

[199]) S. oben S. 108.

[199a]) Bei der Staatseisenbahnverwaltung liegt den Königl. Eisenbahndirektionen die Aufstellung bezw., soweit diese durch Bestimmungen des Ministers den Eisenbahnbetriebsämtern oder Eisenbahnbaukommissionen übertragen wird, die Revision und Vorlage von speziellen Vorarbeiten für neue Bahnstrecken ob (§ 13 der Organis. v. 24. Novbr. 1879. E.-V.-Bl. 1880 S. 90.)

Arbeiten mit dem Antrage auf Genehmigung einzureichen, dem Minister ist in der Konzession (s. S. 119. 120) die Befugniß vorbehalten, eine besondere Frist für die Vorlage der speziellen Bauprojekte festzusetzen. Von dieser Befugniß macht der Minister in der Regel bei Aushändigung der Konzessionsurkunde (s. S. 125) Gebrauch.

Für die Prüfung, welche nunmehr nach erfolgter Einreichung der Minister der beantragten Feststellung und Genehmigung vorangehen läßt, sind besondere Vorschriften nicht ergangen. [200]) In der Regel läßt der Minister, nachdem im Allgemeinen die Uebereinstimmung mit den generellen Vorarbeiten und der Konzession sowie die vorgeschriebenen Bestandtheile geprüft und richtig befunden worden, die speziellen Vorarbeiten denselben Behörden zur Prüfung zugehen, welche bereits mit der Prüfung der generellen Vorarbeiten befaßt waren (s. S. 113), d. h. den zuständigen Landespolizeibehörden, Ober-Präsidien und Bezirksregierungen (sc. Regier.-Präsidenten). Letztere pflegen zunächst die Vorarbeiten nebst den Plänen nach vorgängiger ortsüblicher Bekanntmachung in den einzelnen betheiligten Gemeinde- und Gutsbezirken oder auch nur am Sitze der Regierung eine Zeit lang auszulegen und nach Ablauf der Frist unter Zuziehung des betreffenden

---

[200]) Doch ist festzuhalten, daß die Prüfung und Feststellung nicht etwa wegfallen darf. Sie ist — wie Seydel S. 52 hervorhebt — unbedingt erforderlich, da nach ausdrücklicher Vorschrift des § 15 Enteign.-Ges. der Unternehmer bei der Aufstellung des Planes schon von vornherein die im § 14 l. c. bezeichneten Anlagen mitprojektiren und die prüfende Behörde dieselben nöthigenfalls rektifiziren soll, und da ferner das in den §§ 18 ff. l. c. bezeichnete Verfahren der definitiven Planfeststellung keineswegs in jedem Falle, sondern nur auf Antrag des Unternehmers dann eintreten muß, wenn eine gütliche Einigung unter den Interessenten nicht stattgefunden hat. Die prüfende Behörde ist daher auch nicht berechtigt, sich auf eine bloß allgemeine Prüfung der Projekte zu beschränken und die weitere Prüfung dem Verfahren gemäß §§ 18 ff. l. c. vorzubehalten (Entsch. d. Minist. f. Handel, v. 20. Novbr. 1874). Selbst wenn die zu enteignende Fläche in der Königl. Verordnung (Konzession) nach Lage und Umfang speziell bezeichnet sein sollte, bleibt die vorläufige Planfeststellung geboten, wie die Fassung des § 15 Ent.-Ges. „ist . . . festzustellen" ergiebt. Insbesondere müssen stets die im öffentlichen Interesse nothwendigen Obliegenheiten des Unternehmers aus § 14 l. c. festgestellt werden. Ref.-Besch. des Min. f. Handel 2c. v. 15. Novbr. 1875, Seydel S. 52. 53, Löbell S. 100. 101, Erk. d. Ob.-Verw.-Ger. I Sen. v. 3. März 1880, Entsch. Bd. 9 S. 393. Eisenbahnrechtl. Entsch. III S. 22. In mehreren Reskripten ist daher bestimmt, daß, wenn bei Projekten zur Herstellung, Erweiterung oder Veränderung von Eisenbahn-Anlagen die ministerielle Genehmigung ohne vorgängige landespolizeiliche Prüfung ertheilt ist, diese Prüfung, insoweit zugleich Aenderungen von Wege-, Bewässerungs-, Vorfluths- und sonstigen der landespolizeilichen Prüfung bedürfenden Anlagen in Frage kommen, jedenfalls nachzuholen ist, auch wenn dies bei Genehmigung der Projekte nicht ausdrücklich ausgesprochen sein sollte. (Erl. d. Min. f. Hand. v. 16. Okt. 1872 II 19650 I 6034 u. v. 11. Jan. 1873 II 25270).

Eisenbahn-Kommissariats [201]) sowie der betheiligten Staatsverwaltungs-Behörden, [202]) der Provinzial-, Kreis- und Gemeindebehörden [203]) sowie der Vertreter der Eisenbahn-Gesellschaft [203a]) — nöthigenfalls auch der Grundeigenthümer und sonstigen Interessenten — eine spezielle Prüfung an Ort und Stelle unter Begehung der projektirten Linie vorzunehmen, hierbei die Einwendungen, Wünsche und Vorschläge der

---

[201]) S. Anm. 56. Die Zuziehung des Eisenbahn-Kommissariats fällt bei Staatsbahn-Bauten fort.

[202]) S. Anm. 56 u. die dort citirten Erlasse und Gesetze über die Betheiligung bezw. Zuziehung der Landräthe, Bergbehörden, Militairbehörden, Forst-, Zoll- und Steuerbehörden ꝛc. Der Cirk.-Erlaß d. Minist. für Handel vom 5. Dezember 1845 II 21211 V 11658 bestimmt zur Vermeidung von Unzuträglichkeiten, daß bei der landespolizeilichen Prüfung von Bahnprojekten, deren Ausführung die Heranziehung solcher fiskalischer Grundstücke erfordert, welche staatshoheitlichen Zwecken dienen, in den Anträgen auf landespolizeiliche Prüfung ausdrücklich darauf hinzuweisen ist, daß die Ausführung des Projekts die Heranziehung von Grundstücken der bezeichneten Art nothwendig macht, damit die Regierungen in den Stand gesetzt werden, die Theilnahme der betheiligten Staatsbehörden an der betr. Verhandlung herbeizuführen. Die über die landespolizeiliche Prüfung aufzunehmenden Protokolle müssen über die mit den betheiligten Staatsbehörden gepflogenen Verhandlungen genaue Auskunft geben. Auf diese Weise soll vor Einholung der definitiven ministeriellen Genehmigung die Vermittlung derartiger divergirender öffentl. Interessen versucht und eine Entscheidung im Enteignungs-Verfahren vermieden werden (s. Seydel S. 53. 54, Löbell S. 100. 102).

[203]) Der Cirk.-Erl. des Minist. der öffentl. Arb. v. 2. April 1880 II 2963 III 5823 IV 1569 verpflichtet die Eisenbahn-Verwaltungen insbesondere, dafür Sorge zu tragen, daß die Spezial-Bau-Projekte derjenigen Aenderungen von Provinzial-Straßen, welche in Folge von Eisenbahn-Bauten etwa erforderlich werden, rechtzeitig vor dem Beginn der Ausführung den provinzialständischen Verwaltungen zugestellt werden, damit diese ihre Einwendungen vorbringen können. — Ebenso wird es in einem Cirkularerlaß vom 8. Mai 1876 II 6820 III 7428 V 3808 mit Bezug auf § 10 des Fluchtliniengesetzes vom 2. Juli 1875 für angezeigt erachtet, bei Bahnhofsprojekten ꝛc. dem Gemeindevorstande und der Ortspolizeibehörde, wenngleich denselben ein gesetzliches Recht hierauf nicht zusteht, das Projekt mitzutheilen und Gelegenheit zur Geltendmachung von Anständen oder Aenderungsvorschlägen zu geben (s. Löbell S. 102, Seydel S. 54, Friedrichs S. 31. 32, s. oben Anm. 191 S. 147 f.).

Da nach § 4 d. Ges. v. 3. Novbr. 1838 die vollständige Durchführung der Bahnlinie durch alle Zwischenpunkte und die Konstruktion der Bahn an ministerielle Genehmigung gebunden sind, so fällt hierunter auch die Anlegung einer Wege-Ueber- oder Unterführung an Stelle eines bestehenden Niveau-Ueberganges. Eine solche Anlage enthält eine Abweichung von der einmal ertheilten Genehmigung und kann als solche nur von derselben Stelle, von welcher diese zu ertheilen war und ertheilt wurde, genehmigt werden. (Erk. d. Ob.-Verw.-Ger. v. 6. März 1878, Entsch. Bd. 3 S. 191.)

[203a]) S. S. 151. Bei Staatseisenbahn-Projekten sind die Königlichen Eisenbahn-Direktionen zuzuziehen, welche die Projekte angefertigt haben. Auch hat sich das bauleitende Betriebsamt bei der landespolizeilichen Prüfung zu betheiligen. (S. § 2 der Gesch.-Ord. f. die mit der Leitung des Baues neuer Bahnstrecken befaßten Königl. Eisenbahn-Betriebsämter vom 13. Okt. 1884, E.-V.-Bl. 1884 S. 382.)

Behörden und Interessenten zu erörtern [204]) und sodann über das Ergebniß der Prüfung unter Vorlegung des gesammten Materials und entsprechender Vorschläge dem Minister durch die Hand des Ober-Präsidenten Bericht zu erstatten. Diesen Berichten ist bei Privatbahnbauten die Aeußerung bezw. das Gutachten des Eisenbahn-Kommissariats beizufügen. [205])

Auf Grund der Berichte bezw. der damit verbundenen Vorschläge erfolgt sodann erst die eingehende Prüfung der speziellen Vorarbeiten im Ministerium der öffentlichen Arbeiten und, im Falle dieselben für ausreichend befunden werden, die Genehmigung unter den etwa für erforderlich erachteten Modifikationen. [206]) Sind die Arbeiten dagegen

---

[204]) Vgl. Seydel Ent.-Ges. S. 53 Anm. 4. In diesen Verhandlungen müssen, nachdem bereits in der Konzessionsurkunde die allgemeine Richtungslinie definitiv bestimmt ist (s. oben II c. S. 116 u. II e S. 125), alle Vorschläge wegen wesentlicherer Aenderungen der einzelnen Zwischenpunkte der Bahnlinie, der Lage der Bahnhöfe und Haltestellen zc. vorgebracht werden. Denn späterhin in dem definitiven Planfeststellungsverfahren (§§ 18 ff. Enteign.-Ges. vom 11. Juni 1874), welches überhaupt nicht stets, sondern nur Mangels gütlicher Einigung über das Terrain auf Antrag des Unternehmers stattfindet (s. Anm. 200 S. 152), können Einwendungen, welche sich auf die Richtungslinie in ihren einzelnen Zwischenpunkten, Bahnhofsanlagen und überhaupt generelle Verwaltungs-, kommunale, wirthschaftliche oder landespolizeiliche Interessen beziehen, nicht mehr vorgebracht werden, sondern nur solche, die die speziellen vermögensrechtlichen Interessen der einzelnen Gemeinden und Privaten (an ihren Grundstücken, Wegen, Triften, Uebergängen, Wasser- und Vorfluthsverhältnissen) — wie sie im § 14 des Ent.-Ges. v. 11. Juni 1874 im Wesentlichen bezeichnet sind, — berühren. Bei der landespolizeilichen Prüfung und der Feststellung der Bahnprojekte soll auch von den prüfenden Landespolizeibehörden die Eigenschaft der Wege, welche in Folge der Eisenbahnanlagen herzustellen oder zu verändern sind, als öffentlicher oder privater sowie ihre Abgrenzung gegen die Bahnanlage zur Vermeidung von Zweifeln und Streitigkeiten gehörig klargestellt werden (Erl. d. Min. d. öff. Arb. v. 5. Novbr. 1880, E.-V.-Bl. 1880 S. 537).

[205]) S. Regulativ v. 24. Novbr. 1848 Abschn. II § 12 S. 50. 51.

[206]) S. in Betreff der Staatseisenbahnprojekte § 4 Ziff. 1a und b der Organisation v. 24. Novbr. 1879. Der § 4 des Ges. v. 3. Novbr. 1838 setzt voraus, daß auch die in die Bahnlinie fallenden Gebäude, wie Bahnhöfe, Wärterhäuser zc. der Genehmigung des Min. der öffentl. Arb. unterliegen. Dadurch ist aber nicht ausgeschlossen, daß hierbei auch noch andere Behörden mitzuwirken haben (s. Anm. 56 S. 109), z. B. bezügl. der Baupolizei die Ortspolizeibehörden und bezügl. der Abgabenregulirung in Gemäßheit der Ges. v. 3. Jan. 1845 u. 24. Mai 1853 die landräthlichen Behörden, wie dies der Hand.-Minister in einem Reskr. v. 30. April 1862 in Betr. der von Eisenbahngesellschaften zu erbauenden Wohngebäude anerkannt hat (Erk. d. O.-V.-Ger. v. 25. Juni 1879, Entsch. Bd. 5 S. 393). Uebrigens wurde in einem früheren Erlasse d. Min. f. Hand. v. 12. Oktob. 1872 (Min.-Bl. d. i. V. S. 258) angenommen, daß es bei allen Bauten, welche für Rechnung des Staats und unter Leitung von Staatsbaubeamten ausgeführt werden, eines förmlichen Baukonsenses der Ortspolizeibehörde nicht bedürfe. Dieser Auffassung ist auch der Ger.-Hof zur Entsch. der Kompetenzkonflikte in d. Erk. v. 9. Febr. 1878 (J.-M.-Bl. S. 78) mit Rücksicht darauf beigetreten, daß § 4 des Ges. v. 3. Novbr. 1838 nicht allein den eigentlichen Bahn-

ungenügend, mangelhaft oder erheblicher Abänderung bedürftig, so werden dieselben der Gesellschaft zur Umarbeitung mit den entsprechenden Direktiven zurückgegeben. Die Genehmigung wird in diesem Falle nicht eher ertheilt, als bis den Anforderungen vollständig entsprochen ist. Die Genehmigung ist an eine bestimmte Form nicht gebunden. Sie erfolgt in der Regel in Gestalt eines Erlasses, welcher der Eisenbahn-Gesellschaft durch die Hand der zuständigen Bezirks-Regierungen (bezw. Eisenbahn-Kommissariate) unter Rückgabe der genehmigten Projekte mitgetheilt wird. [207]) Mit der Genehmigung werden zugleich in Gemäßheit der dem Minister der öffentl. Arbeiten in § 21 des Eisenb.-Ges. v. 3. November 1838 wie auch in der Konzession vorbehaltenen Befugniß (s. II d S. 119) die besonderen Fristen für die Inangriffnahme, Fortsetzung, Vollendung und Inbetriebnahme der einzelnen Strecken und Bauwerke festgesetzt, deren Nichtinnehaltung die im § 21 l. c. sowie in der Konzession bestimmten Folgen (S. 120) nach sich zieht.

---

körper, sondern unzweifelhaft auch die Bahnhofsanlagen als Theile und Zubehörungen der Bahnlinie umfassen und durch die Genehmigung des mit der Wahrnehmung der Bahnpolizei betrauten Ministeriums die polizeiliche Ausführbarkeit der bez. Bauten endgültig festgestellt werde. Diese Annahme ist jedoch vom Ob.-Verw.-Ger. verworfen und der förmliche Baukonsens der Ortspolizeibehörde neben der ministeriellen Genehmigung der Bahnlinie als erforderlich bezeichnet worden (Erk. d. O.-V.-G. v. 5. Sept. 1878 Entsch. Bd. 5 S. 324). S. hierüber des Näheren Abschn. VI.

[207]) Diese Feststellung der von den Eisenbahn-Verwaltungen vorgelegten Bauprojekte erfolgt aber unter der selbstverständlichen Voraussetzung, daß die Ausführung alsbald, bevor eine Aenderung der bei der Superrevision in Betracht kommenden Verhältnisse eingetreten sein kann, bewirkt wird. Wird die Ausführung eines Projekts erheblich verzögert, so ist — namentlich falls dasselbe Wege- und Vorfluths-Verhältnisse und Anlagen benachbarter Bahnverwaltungen berührt — vor dem Beginn der Ausführung eine erneute Prüfung des Projekts schon behufs Konstatirung geboten, ob die bei der Genehmigung maßgebend gewesenen Verhältnisse noch bestehen geblieben sind oder inzwischen eine Aenderung erfahren haben. Jene nochmalige Prüfung empfiehlt sich auch deshalb, weil auf Grund der inzwischen gesammelten Erfahrungen oder der Fortschritte in der Technik eine wesentliche Verbesserung des ursprünglichen Projekts oder die Beseitigung von Inkonvenienzen desselben erreichbar sein kann. (Cirk.-Erl. des Minist. f. Hand. v. 28. Novbr. 1877 Eisenbahn-V.-Bl. 1878 S. 13.) Eine gewisse Beschleunigung ist allerdings schon durch die in der Konzessionsurkunde vorgeschriebene allgemeine Frist zur Fertigstellung der Bahn (s. S. 119) und durch die vom Minister der öff. Arb. für die einzelnen Strecken speziell festzusetzenden Theilfristen (§ 21 Ges. v. 3. Novbr. 1838 s. S. 119) bedingt. Indeß darf bei wesentlich veränderten Verhältnissen sich die Eisenbahnverwaltung doch nicht darauf berufen, daß diese Fristen noch nicht abgelaufen seien, vielmehr ist demungeachtet die Revision nach den vorstehend mitgetheilten Grundsätzen zu erneuern.

Abschnitt IV.

Die Organisation der Preußischen Staats- und Privat-Eisenbahnen.

§ 17. Die Organisation der Preußischen Staats-Eisenbahnen.

I. Entwickelung und Prinzip.

A. Zur Zeit der Emanation des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 hatte der Staat weder eigene Eisenbahnen, noch die Verwaltung von Privatbahnen. Daher enthält dieses Gesetz Normen über eine Organisation der Verwaltung von Staatsbahnen nicht. Späterhin gelangte der Staat so allmählich und unter so verschiedenartigen Verhältnissen zum Besitz von Staatsbahnen und zur Verwaltung von Privatbahnen, daß eine allgemeine gesetzliche Regelung unterblieben ist.

Als das Bedürfniß zur Errichtung staatlicher Verwaltungsbehörden für die Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen hervortrat, wurde die Oberleitung der gesammten Verwaltung dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten (bezw. später — nach Abzweigung des Ministeriums für Handel und Gewerbe — dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten) übertragen.[1]) Unter diesem Ministerium und unmittelbar von demselben ressortirend wurden sodann je nach Maßgabe der Vermehrung des Umfangs der Staatseisenbahnverwaltung und des Bedürfnisses durch besondere

---

[1]) s. oben Abschn. II § 12 und Anm. 6a S. 41. 42, Allerh. Erl. v. 7. Aug. 1878 G.-S. 1879 S. 25, Ges. v. 13. März 1879 (G.-S. S. 123), Bessel und Kühlwetter Th. II S. 14. 15.

Kgl. Erlasse für die einzelnen Bahnkomplexe Staatsverwaltungsbehörden mit der Bezeichnung Königliche Eisenbahndirektionen eingesetzt.[2])

Die Königlichen Direktionen hatten die ihnen zugewiesenen Eisenbahnen bezw. Eisenbahn-Verwaltungsbezirke lediglich nach den von dem vorgesetzten Ministerium als der Centralverwaltungsstelle ertheilten Instruktionen zu verwalten; bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen zugleich unter Berücksichtigung der den Gesellschaftsorganen in den Ueberlassungsverträgen zugesicherten Mitwirkung. Indem das Ministerium als Centralstelle die Gesammtheit der Verwaltungsbefugnisse in sich vereinigte, bestimmte dasselbe theils in allgemeinen Verwaltungsinstruktionen, theils in einzelnen Erlassen das Maß derjenigen Befugnisse, welche von den Direktionen ausgeübt werden sollten. Es lag in der Natur der Sache, daß die dadurch allmählich geschaffene Organisation eines streng einheitlichen Charakters entbehrte. Die Kompetenz und Verfassung der einzelnen Direktionen enthielten vielfache Abweichungen, wie sie sich unter den jeweiligen konkreten Verhältnissen herausgebildet hatten. Nur insofern herrschte in dieser Organisation ein einheitlicher Grundzug, als sie auf eine weitgehende Centralisation der Verwaltungsbefugnisse in der Hand der Centralbehörde gerichtet war. Das Ministerium übte alle wesentlicheren Befugnisse selbst aus bezw. konnte deren Ausübung an sich ziehen. Eine bestimmungsmäßige Scheidung der Befugnisse der Centralinstanz, der Bezirks- und Lokalinstanzen bestand nicht.

B. Zwar wurden unterm 6. April 1850 „Allgemeine Bestimmungen über die Verwaltung der Staats-Eisenbahnen und über die Anstellung der dabei erforderlichen Beamten[2a])" erlassen und damit die ersten Schritte zu einer einheitlichen Organisation der Staats-Eisenbahnverwaltung gethan. Aber eine Abgrenzung der Kompetenz der Centralinstanz und der Staats-Eisenbahndirektionen findet sich in diesen Bestimmungen nicht. Ohne jede nähere Feststellung der Befugnisse und des Geschäftskreises der

---

[2]) Bessel und Kühlwetter Th. II S. 61f. S. z. B. Allerh. Erlaß vom 4. September 1856 betr. die Einsetzung einer besonderen öffentl. Behörde unter der Firma „Königl. Direktion der Rhein-Nahe-Eisenbahn" (G.-S. 1856 S. 804), der Oberschles. Eisenbahn (Erl. v. 13. Okt. 1856 a. a. O. S. 864), der Ostbahn und Westphälischen Eisenbahn (Erl. v. 5. Novbr. 1849 G.-S. S. 404), der Bergisch-Märkischen Eisenbahn (Erl. v. 14. Sept. 1850 G.-S. S. 411), der Niederschles. Märkischen (Erl. vom 21. Aug. 1852 G.-S. S. 577), der Saarbrücker (Erl. vom 22. Mai 1853 G.-S. S. 681), der Kgl. Eisenbahndirektion in Hannover u. Wiesbaden (Erl. v. 15. Dez. 1866 G.-S. 1867 S. 5) u. s. w.

[2a]) Genehmigt durch Allerh. Kab.-Ordre v. 15. April 1850; mitgetheilt durch Min.-Erl. v. 30. April 1850 II 1649.

Direktionen war lediglich der Grundsatz maßgebend, daß an der Spitze der Verwaltung einer oder mehrerer Eisenbahnen eine Direktion steht, welche unmittelbar von dem Minister für Handel &c. ressortirt, daß diese Direktion die Verwaltung durch die ihr untergebenen Organe nach Maßgabe der von dem Minister festzustellenden Geschäftsordnung leitet, die Thätigkeit dieser Organe regelt und überwacht sowie denselben unter Genehmigung des Ministers die erforderlichen Dienst-Instruktionen ertheilt. Das Prinzip der Centralisation wurde also bei dieser generellen Regelung im Wesentlichen vollständig aufrecht erhalten.

C. Ein weiterer Schritt auf der Bahn einer einheitlichen Organisation geschah durch die „Allgemeinen Bestimmungen über die Verwaltung der Staats-Eisenbahnen und der vom Staate verwalteten Privatbahnen vom 14. November 1867"[2b]). In diesen Bestimmungen findet sich zum ersten Male eine Trennung der Kompetenz des Ministers und der Direktionen. Nach § 6 l. c. leiten die Direktionen innerhalb ihres Geschäftsbezirks die gesammten Geschäfte selbstständig, mit der Einschränkung, daß eine Reihe ausdrücklich aufgeführter Befugnisse dem Minister vorbehalten ist. Indeß erscheint die Abgrenzung der beiderseitigen Befugnisse doch wiederum durch die Bestimmung verwischt, daß die Abgrenzung nur insoweit Geltung haben soll, als nicht durch Gesetze, Verordnungen und Reskripte ein Anderes vorgeschrieben ist. Dadurch war für die Central-Instanz die Möglichkeit gegeben, jederzeit die den Direktionen organisationsmäßig verliehenen Befugnisse im Einzelfalle oder auch generell wieder an sich zu ziehen und zu centralisiren.

D. Die steigende Zunahme des Gebietes der Staatseisenbahnverwaltung ließ aber allmählich das dringende Bedürfniß nach einer einheitlichen Organisation, gerichtet auf größere Decentralisation der Verwaltung und strengere Abgrenzung der Befugnisse der Behörden hervortreten. Diesem Bedürfnisse wurde durch die vom Könige genehmigte Organisation der Verwaltung der Staatseisenbahnen und der vom Staate verwalteten Privatbahnen vom 16./23. Dezember 1872 entsprochen.[3]) Darnach fungirten unter dem Minister der öffentlichen Arbeiten zehn Eisenbahn-Directionen, welchen die Verkehrsleitung sowie die obere Verwaltung der ihnen

---

[2b]) Eingeführt durch Min.-Erl. v. 14. Novbr. 1867 II 14998.

[3]) Abgedruckt in den Sten. Ber. des Abg.-H. 1876 Anl. Bd. I, Aktenstr. Nr. 37 S. 423 ff. Vergl. v. Rönne Pr. Staatsr. 4. Aufl. Bd. III § 196 S. 118.

unterstellten Strecken unter eigener Verantwortung übertragen war. Ihre Verfassung beruhte auf dem Kollegialsystem d. h. bei allen wichtigeren Fragen entschied die Direktion als Kollegium durch die Majorität ihrer Mitglieder. Durch die Organisation wurden ferner die dem Minister vorbehaltenen Befugnisse sowie die Befugnisse und der Geschäftskreis der Direktionen genau und einheitlich begrenzt. Für die größeren Staatsbahnverwaltungen sowie für die staatsseitig verwalteten beiden großen Privatbahnkomplexe wurden außerdem noch besondere Lokalbehörden (Eisenbahn-Kommissionen) bestellt, welchen als selbstständigen, gewissermaßen detachirten Abtheilungen der Direktion die Erledigung aller Geschäfte der laufenden Bau- und Betriebsverwaltung, sowie die Verwaltung des Grundeigenthums der Bahn übertragen war. Soweit nicht die Entscheidung der Direktion, bezw. der Centralstelle organisationsmäßig vorbehalten war, führten sie die Verwaltung selbstständig.[4])

Diese Organisation unterschied sich von der früheren wesentlich dadurch, daß sie eine *einheitliche* Verfassung für sämmtliche Verwaltungsbezirke schuf, die Befugnisse der Centralstelle von denjenigen der Direktionen präciser trennte und für die größeren Verwaltungsbezirke das Prinzip der Arbeitstheilung im Wege stärkerer Decentralisation schärfer zur Durchführung gelangen ließ.[5]) Alle diejenigen Geschäfte, welche einer Centralleitung für das gesammte Verwaltungsgebiet nicht bedurften, waren den Direktionen abgenommen und den Lokalbehörden (Kommissionen) übertragen worden.[6])

Diese Grundsätze hatten sich zwar im Allgemeinen als richtig und zweckmäßig erwiesen. Indessen waren in der praktischen Durchführung

---

[4]) Unter den Kommissionen bezw. bei denjenigen Verwaltungen, bei welchen Kommissionen nicht errichtet waren, direkt unter den Direktionen fungirten für die laufenden Geschäfte des Betriebs und der Bahnunterhaltung besondere Beamte (Betriebs- u. Bauinspektoren, Betriebsmaschinenmeister), welche in erster Reihe für die Ordnung und Sicherheit des Betriebs und den guten Zustand der Bahn verantwortlich waren.

[5]) Vgl. hierüber die Erläuterung der Grundzüge der anderweiten Organisation der Verwaltung der Staatsbahnen und der vom Staate verwalteten Privatbahnen in den Sten. Ber. des Abg.-H. 1879—1880. Anl. Bd. III Aktenst. Nr. 181, Beil. A S. 2067 ff. — v. *Rönne* Pr. Staatsr. Bd. III § 196 S. 118 Anm. 6.

[6]) Hierdurch war eine erhebliche Entlastung der Direktionen herbeigeführt und denselben die Möglichkeit gegeben worden, vorzugsweise und unbeengt durch die mehr untergeordneten Geschäfte, ihre Aufmerksamkeit der oberen Beaufsichtigung und Kontrole der Verwaltung, den wichtigen finanziellen, organisatorischen, Tarif- und Fahrplanangelegenheiten zu widmen. Auf der anderen Seite waren in den eingesetzten Eisenbahn-Kommissionen Behörden gewonnen worden, welche den lokalen Verhältnissen näher stehen und bei dem geringeren Umfange des ihnen zugewiesenen Bezirks sich die erforderlichen Lokalkenntnisse leicht aneignen konnten. (Vgl. Erl. v. 20. April 1885.)

sowie in der Gestaltung der verschiedenen Behörden und der Abgrenzung ihrer Zuständigkeit nicht unerhebliche Mängel und Unzuträglichkeiten hervorgetreten.

E. Zu deren Beseitigung und zur vollkommeneren Durchführung des Gedankens der Decentralisation[7]) wurde daher von dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten eine anderweite „Organisation der Verwaltung der Staatseisenbahnen und der vom Staate verwalteten Privatbahnen" angeordnet, welche durch den Allerhöchsten Erlaß vom 24. November 1879 genehmigt worden ist.[8]) Zugleich wird dadurch der Minister der öffentlichen Arbeiten ermächtigt, die etwa künftig erforderlich werdenden Aenderungen dieser Organisation, soweit sie nicht prinzipieller Natur sind, zu veranlassen.

Die wichtigsten und wesentlichsten Aenderungen, welche diese neue Organisation vom 24. November 1879 im Vergleiche mit der älteren vom 16./23. Dezember 1872 herbeiführte, bestehen in Folgendem:

1. Die Zahl der Directionsbezirke wurde verringert. Bisher waren diese Bezirke in derjenigen Ausdehnung, welche sie einzeln im Laufe der Zeit erreicht hatten, intakt geblieben und dadurch die Zahl der Direktionen im Verhältniß zu ihren Bezirken zu groß geworden. Eine Verringerung war, um die Decentralisation durch Lokalbehörden durchzuführen, nothwendig.[9])

2. Die Lokalbehörden (Eisenbahn-Betriebsämter) wurden den Direktionen untergeordnet, nachdem sich gezeigt hatte, daß die nur zersplittert wirkende, komplizirte Stellung der bisherigen Eisenbahn-Kommissionen, welche als selbstständige Abtheilungen der Directionen letzteren mehr neben- wie untergeordnet waren, die

---

[7]) Es galt, die hervortretenden Mängel und Unzuträglichkeiten zu beseitigen, um den an sich richtig erkannten Gedanken zu vollständigerer und korrekterer Durchführung zu bringen. (Erl. der Grundz.) Vgl. auch den Erlaß d. Min. d. öff. Arb. v. 4. Febr. 1880 II 1372. Micke S. 3 u. 4.

[8]) S. Min.-Bl. d. i. V. 1880 S. 84 ff. Preuß. Staatsanz. 1880 Nr. 49. Eisenb.-Verord.-Bl. 1880 Nr. 6 S. 85.

[9]) Demgemäß wurden die Direktionen zu Saarbrücken, Wiesbaden, Münster und Cassel aufgehoben, so daß nach Errichtung einer neuen Direktion in Frankfurt a/M. nur 6 Direktionen, nämlich zu Berlin, Breslau, Bromberg, Hannover, Frankfurt a/M., Elberfeld fungirten. Diesen traten nach Errichtung und Wiederauflösung verschiedener durch die Verstaatlichung nur vorübergehend eingesetzter Direktionen, — allmälig in Folge der Vergrößerung des Staatseisenbahnbesitzes in den Jahren 1880—1885 noch 5 Direktionen, nämlich zu Köln (rechts- u. linksrheinisch), Magdeburg, Erfurt u. Altona definitiv hinzu, so daß z. Z. 11 Königl. Eisenb.-Direktionen bestehen (s. E.-V.-Bl. 1885 S. 67—73).

Einheitlichkeit, Leistungsfähigkeit und Beweglichkeit der Verwaltung sowie die Oekonomie derselben beeinträchtigt hatte.[10])

3. Der Kreis der Befugnisse (Kompetenz) beider Behörden sowie der Instanzengang wurden verändert. Die Kompetenz der Direktionen hat sowohl der Centralstelle wie den nachgeordneten Stellen gegenüber eine erhebliche Erweiterung erfahren. Viele Geschäfte, welche bisher dem Minister bezw. seiner Genehmigung vorbehalten waren, sind den Direktionen nunmehr zur selbstständigen und direkten Erledigung überwiesen.[11]) Außerdem bilden sie die Beschwerdeinstanz für die Lokalverwaltung (Bezirksbehörden). Für Beschwerden des Beamten- und Arbeiterpersonals von mehr untergeordneter Bedeutung ist die Entscheidung der Direktionen endgiltig. Die Bezirksbehörden (Betriebsämter) erhielten durch die völlige Unterordnung unter die Direktionen in Hinsicht auf ihre Kompetenz und ihre instanzmäßigen Befugnisse eine von den bisherigen Kommissionen wesentlich abweichende Stellung.[12])

---

[10]) Die bisher seitens der Centralstelle über die Verwaltung der Direktionen und Kommissionen geführte Kontrole wird künftig zum sehr großen Theil den Direktionen überlassen werden, soweit die Verwaltung den Betriebsämtern zusteht. Die allmälige vollständigere Entlastung der Centralstelle wird an der Hand weiterer Erfahrungen sich vollziehen. Gegenüber den Kommissionen als den Lokalbehörden ist die Stellung und die Befugniß der Direktionen viel zu sehr beschränkt. Für ein ausgedehntes und möglichst geschlossenes Verkehrsgebiet mit der Verkehrsleitung und oberen Verwaltung betraut, müssen die Direktionen eine, den Lokalbehörden übergeordnete Stellung erhalten, so daß sie ohne Schwierigkeit nach Bedürfniß ändernd und regelnd in die Betriebsleitung der nachgeordneten Stellen eingreifen können. (Erl. d. Grundz.)

[11]) Um für die Verwaltung der einzelnen Direktionen einerseits die erforderliche Einheit und Uebersichtlichkeit zu wahren, andererseits zugleich eine möglichst prompte und den lokalen Bedürfnissen und Verhältnissen thunlichst entsprechende geschäftliche Erledigung zu erreichen, erschien es erforderlich, denjenigen Theil der Verwaltungsgeschäfte, bei welchem der letztere Gesichtspunkt der überwiegende ist, besonderen den Direktionen untergeordneten Bezirksbehörden nach Analogie der bestehenden Eisenbahn-Kommissionen zu übertragen bezw. zu belassen, und den Direktionen nur diejenigen Verwaltungsgeschäfte vorzubehalten, bei welchen der erstere Gesichtspunkt überwiegend erscheint. (Erl. d. Grundz.) Zu diesem Zwecke sind die Direktions-Verwaltungsbezirke in Betriebsämter eingetheilt worden. Ueber die Bezirke derselben s. die Uebersicht im E.-V.-Bl. 1885 S. 67—73 und 1886 S. 327–330.

[12]) Diese Aenderungen haben zugleich eine Einschränkung hinsichtlich der Zulassung von Beschwerden seitens der Beamten und Arbeiter an die Centralstelle zur nothwendigen Voraussetzung. Bei der großen Anzahl der Beamten und Arbeiter und bei den zahlreichen persönlichen Interessen, welche durch die dienstlichen Beziehungen derselben zur Verwaltung hervortreten, kann es nicht fehlen, daß sehr häufig über Dinge auf die ministerielle Entscheidung provozirt wird, welche ihrer Natur und Bedeutung nach hierzu gar nicht geeignet sind. Für die sachgemäße Entscheidung dieser Beschwerden bieten die Direktionen eine durchaus genügende Garantie. Durch die Bestimmungen der neuen Organisation ist daher die Entscheidung des Ministers in persönlichen Angelegenheiten der Beamten und

4. Die Verfassung der Direktionen und Lokalbehörden wurde erheblich modificirt. Die Kollegialverfassung der Direktionen wurde mit gewissen, durch Zweckmäßigkeitsgründe gebotenen Ausnahmen beseitigt, die Direktion in drei Abtheilungen mit materiell verschiedenen Geschäftskreisen unter der Leitung besonderer Dirigenten getheilt und der Grundsatz der vollen persönlichen Verantwortung derart zur Durchführung gebracht, daß die Entscheidungsbefugniß den Vorsitzenden bezw. den Abtheilungsdirigenten vorbehalten ist.[13]) In analoger Weise wurde die Verfassung der Lokalbehörden (Betriebsämter) dahin normirt, daß an ihre Spitze als Vorstand ein Betriebsdirektor mit voller persönlicher Verantwortung gestellt und ihm die nach dem Umfange der Geschäfte erforderliche Zahl von Hilfsarbeitern beigegeben wurde.[14])

Arbeiter auf Fälle von besonders wichtiger Natur beschränkt und von einer auf Kollegialbeschluß der Direktion beruhenden Vorentscheidung abhängig gemacht worden. § 9 der Organis. Dieser Maßregel kann der Vorwurf einer unzulässigen Beeinträchtigung des Beschwerderechts nicht gemacht werden, wenn man erwägt, daß dadurch dem Einzelnen keineswegs benommen sein soll, seine Beschwerde dem Verwaltungschef vorzutragen, letzterem vielmehr nur die Möglichkeit und Befugniß offen gehalten sein soll, die Beschwerde zur Bescheidung an die Direktion abzugeben, sofern nicht etwa ein besonderer Anlaß vorliegen sollte, anzunehmen oder zu vermuthen, daß von den unteren Instanzen ungesetzlich oder unbillig verfahren worden sei. In diesem letzteren Falle würde selbstverständlich der Centralstelle die Remedur vorbehalten bleiben. (Erl. d. Grundz.) Vgl. auch d. Erlaß v. 25. Septbr. 1881 II P. b. 6300. Anm. 92.

[13]) Die Zusammensetzung der Eisenbahn-Direktionen aus juristisch-administrativ und technisch gebildeten Mitgliedern ist der Kollegialverfassung nicht günstig. Die besondere Natur der Eisenbahn-Verwaltungsgeschäfte, ihre Dringlichkeit und Verantwortlichkeit erheischt, weit mehr noch, wie auf anderen Verwaltungsgebieten, persönliche Entscheidung und Verantwortung. Eine Ausnahme von diesem Prinzip wird jedoch bezüglich derjenigen Angelegenheiten zu machen sein, deren Entscheidung die Bedeutung einer gewissen verwaltungsrichterlichen Kognition beiwohnt. Im Uebrigen bleibt es dem Ermessen des Vorsitzenden und bezw. des Abtheilungsdirigenten überlassen, für die Erledigung wichtiger Angelegenheiten Berathungen in gemeinsamen Konferenzen der Direktionsmitglieder bezw. der betreffenden Abtheilung — unbeschadet ihrer persönlichen Entscheidungsbefugniß — anzuordnen. Durch die Bildung von Abtheilungen wird dem Vorsitzenden der Direktion die Möglichkeit geboten, die ihm über die gesammte Geschäftsleitung obliegende Kontrole nach Entlastung von den nur die einzelnen Zweige betreffenden Geschäften genauer auszuüben, gleichzeitig aber auch der Vortheil einer mehr detaillirten Ueberwachung und Revision der geschäftlichen Erledigung innerhalb der einzelnen Zweige der Verwaltung gewonnen. Im Allgemeinen findet die Bildung von drei Abtheilungen statt, von welchen die erste das Etats- und Rechnungswesen, das Justitiariat und die Generalien, die zweite die Verkehrs- und Betriebsleitung und die dritte die Bau- und Werkstättenverwaltung umfaßt. (Erl. d. Grundz.) Vgl. auch d. Erl. d. Min. d. öff. Arb. v. 4. Febr. 1880 II 1372. Micke S. 3 u. 4.

[14]) Die Unterordnung dieser Behörden unter die Direktion bedingt zugleich eine veränderte Formation und Bezeichnung derselben, da sie künftig weder als abgezweigte Abtheilungen der Direktion (Kommissionen) erscheinen, noch auch wie bisher mit Mitgliedern der Direktion zu besetzen sind. Sie haben daher die mehr

5. Endlich wurde noch eine zweite Kategorie von Lokalbehörden eingeführt, die Baukommissionen, als vorübergehend für die Bauleitung der Neubaustrecken zu errichtende und, wie die Betriebsämter, den Direktionen untergeordnete Behörden.[15])

F. Eine wichtige Ergänzung erfuhr die Organisation vom 24. November 1879 durch die Einsetzung des Landeseisenbahnraths und der Bezirkseisenbahnräthe (Gesetz, betreffend die Einsetzung von Bezirkseisenbahnräthen und eines Landeseisenbahnraths für die Staatseisenbahnverwaltung vom 1. Juni 1882. G.-S. 1882 S. 313 ff.).

In Preußen und demnächst auch in den übrigen deutschen Staaten, welche Eisenbahnen eigenthümlich besitzen und verwalten, waren bereits vorher im Wege landesherrlicher Verordnung periodische Berathungen zwischen den Eisenbahnverwaltungen einerseits und Vertretern des Handels- und Gewerbestandes sowie der Landwirthschaft andererseits eingeführt worden.[16]) Diese Einrichtungen entsprangen dem Verlangen der Eisenbahnverwaltungen, welche mit dem Handels- und Gewerbestande, sowie der Landwirthschaft in fortwährender Berührung stehen und deren Interessen zu dienen haben, die beiderseitigen Bedürfnisse gründlich kennen, verstehen und würdigen zu lernen. Dieses

---

sachgemäße Bezeichnung „Eisenbahn-Betriebsamt" erhalten. Dem Vorstande des Betriebsamtes soll jedoch die gleiche Rangstellung und auch hinsichtlich des Diensteinkommens die Gleichstellung mit den Mitgliedern der Direktion gegeben werden. Es empfiehlt sich, die Streckenverwaltung soweit thunlich mit dem Betriebsamt zu vereinigen und die hierfür erforderlichen Beamten als Hülfsarbeiter des Betriebsamtes zu verwenden, so daß der Betriebsdienst, der Betriebsmaschinendienst und thunlichst auch die bauliche Unterhaltung der Strecke je einem für den ganzen Bezirk des Betriebsamtes fungirenden Beamten (Betriebsinspektor, Maschineninspektor, Bauinspektor) übertragen wird. Bei geringerem Geschäftsumfange des Betriebsamtes wird darauf Bedacht genommen werden, mehrere dieser Dienstzweige unter der Leitung eines Beamten (Bau- und Betriebsinspektors, Betriebs- und Maschineninspektors) zu vereinigen, wogegen für Betriebsämter von größerem Geschäftsumfange oder bei Besetzung des Betriebsamtes mit einem technisch gebildeten Vorstande für den Verkehrs- und Expeditionsdienst noch ein besonderer administrativ gebildeter Beamter als Hülfsarbeiter dem Betriebs-Direktor beigeordnet werden soll. (Erl. d. Grundz.)

[15]) Im Uebrigen soll die bei einzelnen Verwaltungen bestehende abweichende Organisation der Bauverwaltung hierdurch künftig keineswegs ausgeschlossen werden. Es wird vielmehr regelmäßig von der besonderen Natur der Verhältnisse abhängig bleiben, ob die obere Leitung des Neubaues der einzelnen Strecken künftig der Abtheilung III der Direktion zu übertragen, oder eine besondere Abtheilung für den Neubau zu bilden oder endlich Baukommissionen für die verschiedenen Neubaustrecken zu errichten sein werden. (Erl. d. Grundz.)

[16]) Motive des Ges. v. 1. Juni 1882. Verhandl. des Hauses d. Abgeord. 3. Sess. der 14. Legisl.-Periode. Anl. Bd. 1 Aktenst. Nr. 18 S. 700.

gegenseitige Verständniß wurde durch die von Zeit zu Zeit regelmäßig wiederkehrenden Berathungen in hohem Grade gefördert.[17])

Der Uebergang zum Staatsbahnsystem und die umfassende Verstaatlichung von Privateisenbahnen in Preußen hob das Interesse des Staates an einer Konsolidirung dieser zweckmäßigen Institution und gab dem Preußischen Abgeordneten-Hause den Anlaß, für die nur im Verwaltungswege geschaffenen Einrichtungen eine gesetzliche Regelung anzuregen. Es sollte die Errichtung der wirthschaftlichen Eisenbahn-Beiräthe auf gesetzlicher Basis als eine stetige Garantie für die Erfüllung der wirthschaftlichen Aufgaben der Staatseisenbahnen und demgemäß als ein Korrelat der Staatseisenbahnverwaltung dienen.[18]) Diesem Zwecke entsprechend ist das Gesetz vom 1. Juni 1882 erlassen und damit im Wesentlichen die bisherige administrative Einrichtung in eine gesetzliche umgewandelt worden.

Das Gesetz vom 1. Juni 1882 beruht auf folgenden Prinzipien:

1. Dem Begriffe und Zwecke nach ist der Landeseisenbahnrath ein Beirath der Centralverwaltung der Staatseisenbahnen und sind die Bezirkseisenbahnräthe Beiräthe der Staatseisenbahn-Direktionen. Ihre Thätigkeit beschränkt sich auf die dem Staate gehörigen oder für Staatsrechnung verwalteten Eisenbahnen.[19])

2. Der rechtliche Charakter beider Institutionen ist nicht der von Behörden, sondern von politischen Körperschaften zur beiräthlichen Mitwirkung bei den administrativen Funktionen der Staatseisenbahn-Behörden, also mit Ausschluß aller exekutiven Kompetenzen.[20])

3. Die Organisation ist derartig gestaltet, daß der Landeseisenbahnrath sich — abgesehen von dem vom Könige zu ernennenden Vorsitzenden und Stellvertreter — aus zwei Gruppen von Mitgliedern zusammensetzt, deren eine von der Staatsregierung[21]), die andere von

---

[17]) Motive a. a. O. S. 701. Rede des Ministers Maybach in d. 2. Berath. d. Abg.-Hauses. Verh. d. Abg.-Hauses 1882 3. Sess. 14. Legisl.-Per. S. 1535.

[18]) Motive a. a. O. S. 702. Bericht der Kommiss. d. Abg.-Hauses Anl. Bd. 2. Aktenst. Nr. 211 S. 1892. Rede d. Abg. Hammacher. Verh. des Abg.-Hauses a. a. O. S. 1537.

[19]) Motive a. a. O. Zum § 1 S. 703.

[20]) Sie sind politische Körperschaften, d. h. kollektive Einheiten, welche, ohne Organe der Staatsverwaltung zu sein, in einer vom Staate anerkannten Weise für Staatszwecke thätig sind. Sie können daher z. B. beleidigt werden § 197 R.-St.-Ges.-B. (Oppenhoff § 197 Ziff. 2. Hahn Komm. 3. Aufl. § 197 S. 243 Note 1. Olshausen, 2. Aufl. § 197. S. 737 Note 2.

[21]) sc. den Ministern für Landwirthsch. etc., Handel etc. u. der Finanzen.

den Bezirkseisenbahnräthen aus den Kreisen der Land- und Forstwirthschaft, der Industrie oder des Handelsstandes auf drei Jahre gewählt wird.[22])

Ein Bezirkseisenbahnrath wird in der Regel für den Bezirk einer jeden Staatseisenbahndirektion errichtet[23]) und setzt sich aus Vertretern des Handelsstandes, der Industrie, der Land- und Forstwirthschaft zusammen, welche auf je 3 Jahre von den theils im Gesetze bezeichneten, theils regierungsseitig zu bestimmenden wirthschaftlichen Korporationen, Vereinen ꝛc. gewählt werden.[24])

Die Bildung eines ständigen Ausschusses zur Vorbereitung der Verhandlungen ist für den Landeseisenbahnrath obligatorisch, für die Bezirkseisenbahnräthe fakultativ.[25])

4. Der Geschäftskreis beider Körperschaften erstreckt sich nur auf die beiräthliche Mitwirkung in Eisenbahnverkehrsfragen. Eine konsultative Betheiligung an anderen Angelegenheiten ist ausgeschlossen.

Die für den Landeseisenbahnrath in Betracht kommenden Verkehrsfragen theilen sich in solche, über welche er gehört werden muß, und in solche, über welche er gehört werden kann.[26]) Die ersteren sind im Gesetze speziell aufgeführt (s. unten S. 175).[27]) Es können dem Landeseisenbahnrathe aber alle anderen wichtigeren, das öffentliche Verkehrswesen der Eisenbahnen berührenden Fragen auf Verlangen des Ministers der öffentlichen Arbeiten[28]) zur Begutachtung vorgelegt werden.

---

[22]) Motive a. a. O. S. 704 z. § 10. Kommiss.-Bericht Anl. Bd. 2, Aktenst. Nr. 211 S. 1895 f.

[23]) Jedoch kann auch für mehrere Direktionsbezirke ein Bezirkseisenbahnrath errichtet werden. Mot. S. 703 z. § 2. Kommiss.-Bericht Anl. Bd. 2 S. 1892. 1893. Verhandl. d. Abg.-Hauses a. a. O. S. 1654—1656.

[24]) Mot. S. 703 z. § 3. Kommiss.-Bericht a. a. O. S. 1893.

[25]) Kommiss.-Bericht z. § 5 S. 1894 zu § 13 S. 1896.

[26]) Motive S. 704 z. § 14.

[27]) Die Frage, ob, wenn der Landeseisenbahnrath in Angelegenheiten, in welchen er gesetzlich zu hören ist, nicht gehört worden ist, die bezüglichen Anordnungen ꝛc. der Staatseisenbahnbehörden nicht rechtsbeständig seien, ist zu verneinen. Denn das Gesetz knüpft an die Uebergehung des Landes-Eisenbahnraths diese Folge nicht. (Nach Analogie des Staatsraths cfr. § 5 V. v. 6. Jan. 1848 G.-S. S. 15. v. Rönne Pr. St.-R. 4. A. Bd. 3 § 189 S. 71 Anm. 4.) Die Anhörung desselben ist weder materiell noch formell zur Rechtsbeständigkeit der bezüglichen Anordnungen erforderlich. Dafür spricht überdies die Bestimmung des § 16 des Gesetzes. Auch ist es mangels einer gesetzlichen Vorschrift zweifelhaft, ob dem Landeseisenbahnrath in solchen Fällen der Beschwerdeweg (an d. Staatsministerium?) zusteht. Wohl aber gewähren die Bestimmungen des § 14 al. 3 u. des § 19 des Gesetzes ein ausreichendes Korrektiv gegen etwaige Uebergehungen.

[28]) Dies ist formell zwar erforderlich, indeß in Rücksicht auf § 14 al. 3 des Ges. (Befugnisse der Initiative) nicht von großer Tragweite.

In Betreff der Bezirkseisenbahnräthe ist diese Unterscheidung nicht gemacht. Sie müssen von der betreffenden Staatseisenbahndirektion in allen die Verkehrsinteressen des Bezirks oder einzelner Distrikte derselben berührenden wichtigen Fragen gehört werden.[29]) Ihre Anhörung ist also an sich obligatorisch, aber der Maßstab der Wichtigkeit der vorzulegenden Fragen dem Ermessen der Behörden anheimgegeben.[30])

Ueberdies besitzen im Umfange des solchergestalt begrenzten Geschäftskreises der Landeseisenbahnrath und die Bezirkseisenbahnräthe die Befugniß der Initiative, indem sie in allen diesen Angelegenheiten selbstständige Anträge stellen und Auskunft verlangen können. Auch ist der Uebergehung bei dringlichen, einen Aufschub nicht leidenden Anordnungen durch die den Behörden auferlegte Pflicht vorgebeugt, hiervon den Ausschüssen und den Beiräthen beim nächsten Zusammentritt Mittheilung zu machen.

Den Verhandlungen des Landeseisenbahnraths ist die ihrer Bedeutung entsprechende Berücksichtigung durch die dem Minister der öffentlichen Arbeiten obliegende Pflicht gesichert, dieselben regelmäßig mit einer Darstellung des Ergebnisses und der darauf getroffenen Entscheidungen ebenso wie die Normaltransportgebühren für Personen und Güter dem Landtage mitzutheilen.[31]) In Verbindung damit ist die Erhöhung dieser Gebühren von gesetzlicher Genehmigung abhängig gemacht und hierdurch der Legislative eine Einwirkung auf das Tarifwesen eingeräumt worden.[32])

II. Geltungsgebiet.

Die nach den im Vorstehenden erörterten Prinzipien gestaltete Organisation vom 24. November 1879 ist am 1. April 1880 in Kraft getreten. Die Einsetzung des Landeseisenbahnrathes und der Bezirkseisenbahnräthe ist am 1. Januar 1883 erfolgt. Die Bestimmungen der Organisation finden auf alle vom Staate verwalteten Eisenbahnen Anwendung, soweit nicht durch gesetzliche Vorschriften oder durch bestehende Gesellschaftsstatuten und Betriebsüberlassungsverträge Ab-

---

[29]) Namentlich über wichtigere Maßregeln bei der Feststellung oder Abänderungen der Tarife. Mot. a. a. O. S. 704 z. § 5, 6 u. 7.

[30]) S. Anm. 27 u. Kommiss.-Bericht, Anl. Bd. 2 S. 1894. 1895. z. § 6.

[31]) S. Mot. S. 704 z. § 20 u. Kommiss.-Bericht Anl. Bd. 2 z. § 20 S. 1897 f.

[32]) S. des Näheren S. 178 u. Kommiss.-Bericht Anl. Bd. 2 z. § 20a S. 1899—1902. Verh. des Abg.-Hauses a. a. O. S. 1555—1665. S. 1565 f.

weichungen bedingt werden.[33]) Bezüglich der vom Staate für eigene oder fremde Rechnung verwalteten Privateisenbahnen bleibt es außerdem dem Ressortminister vorbehalten — abgesehen von den in der Organisation enthaltenen allgemeinen Bestimmungen über die Anstellung im Staatseisenbahndienst (s. Abschnitt IX) — Abweichungen dem Bedürfniß entsprechend zu gestatten.

III. Eintheilung der Staatseisenbahn-Verwaltungsbehörden.

Die Verwaltung der im Bau oder im Betriebe befindlichen Staatsbahnen und vom Staate verwalteten Privatbahnen erfolgt unter der oberen Leitung des Ressortministers und unter beiräthlicher Mitwirkung des Landeseisenbahnraths (als Beirath der Centralverwaltung) und der Bezirkseisenbahnräthe (als Beiräthe der Staatseisenbahn-Direktionen) in Eisenbahnverkehrsfragen 1. durch die Königlichen Eisenbahnen-Direktionen, 2. durch die Königlichen Eisenbahn-Betriebsämter, 3. durch die Königlichen Eisenbahn-Baukommissionen.

IV. Die rechtliche Natur des Staatseisenbahnfiskus und der Staatseisenbahn-Verwaltungsbehörden.

Die vorgenannten Behörden vertreten innerhalb des ihnen organisationsmäßig zugewiesenen Geschäftskreises (Ressorts) die vermögensrechtliche Persönlichkeit, das Vermögenssubjekt des Staates (den Staatsfiskus) in Bezug auf die Verwaltung der Eisenbahnen. In dieser Beschränkung wird der Staatsfiskus als Staatseisenbahnfiskus bezeichnet.[34]) Der Staatseisenbahnfiskus ist ein integrirender Theil des

---

[33]) Auf diese Abweichungen, welche in Folge der zum Theil bereits beendeten, zum Theil in der Durchführung begriffenen oder in Aussicht genommenen Liquidation der unter Staatsverwaltung stehenden Privateisenbahnen nur von transitorischer Bedeutung sind und zumeist durch die Mitwirkung der Gesellschaftsorgane bei der Verwaltung bedingt sind, soll hier nicht weiter eingegangen werden.

[34]) Eine fiskalische Station (statio fisci). Vgl. hierüber A. L.-R.Th. II Tit. 14 u. C. F. Koch Komment. 6. Aufl. Bd. 4 S. 747. v. Rönne Erg. 6. Ausg. Bd. 4 S. 535 ff. Dernburg Preuß. Priv.-R. 3. Aufl. Bd. 1 § 51 S. 102 § 57 S. 119 ff. Förster (Eccius) Preuß. Priv.-R. 2. Aufl. Bd. 4 § 284. Eccius in Holtzendorff's Rechtslex. 3. Aufl. Bd. 1 S. 840 ff. Heimbach Rechtslex. Bd. 4 S. 297.

In dieser Eigenschaft ist der Staat prinzipiell den generellen Normen des Privatrechts unterworfen. Doch stehen ihm einzelne Privilegien zu: z. B. die längere, 44jährige Verjährungsfrist (A. L.-R. Th. I Tit. 9 § 632), Vorzugsrechte im Konkurse (§ 54 R.-Konk.-Ord.), hinsichtlich der Pflicht zur Zahlung gesetzlicher Zinsen (Dernburg a. a. O. S. 120 Anm. 5) ꝛc.

Staatsfiskus[35]), die den Staatseisenbahnfiskus vertretenden Staatsbehörden sind öffentliche Behörden und haben als solche alle Rechte und Pflichten, welche das Staats- und Privatrecht den öffentlichen Behörden zuweist.[36]) Zugleich ist aber der Staatseisenbahnfiskus in

---

[35]) An sich bildet der Fiskus mit allen seinen Stationen zwar nur eine juristische Person (Plen.-Beschl. d. Ob.-Tr. v. 20. Okt. 1850, Entsch. Bd. 20 S. 19 ff.), letztere können also z. B. gegen einander nicht Rechte durch Verjährung erwerben. Aber die durch die Staatseinrichtungen gebotene Trennung der Verwaltung dieser Stationen muß jeder Dritte respektiren. Gegen die Forderungen der einen darf nicht mit Ansprüchen an eine andere kompensirt, auch stets nur gegen diejenige fiskal. Behörde geklagt werden, welche ressortmäßig zur Vertretung in dem betr. Rechtsstreite berufen ist. Der Gerichtsstand des Fiskus wird durch den Sitz dieser Behörde bestimmt (§ 20 d. Civ.-Proz.-O.). Der Fiskus nimmt vor den gewöhnlichen Gerichten Recht und unterliegt der Exekution. Die öffentlichen Kassen genießen aber das Privilegium, daß sie — außer dem Falle des Darlehns — Zahlungen nur auf der Kasse selbst zu leisten haben (§ 53 Th. I. Tit. 16 A. L.-R.).

[36]) Auch die prozessualischen: Vgl. § 19, 20, 157, 169, 185, 190, 380, 382, 391, 397, 402, Civ.-Proz.-Ord. Eine öffentliche Behörde ist eine mit öffentlicher Autorität versehene amtliche Stelle, welcher gewisse obrigkeitliche Verpflichtungen und Prärogative in einem vom Gesetze bemessenen Geschäftskreise dauernd beigelegt sind, und welche, wenn sie aus mehreren Personen besteht, nach Außen nur als eine von ihrem Vorgesetzten repräsentirte Gesammtheit oder Einheit erscheint. Eine Folge davon ist die, daß eben nur diese Gesammtheit, nicht aber die einzelnen Personen oder einzelnen Abtheilungen die Behörde sind. (Erk. d. Pr. Ob.-Trib. v. 26. März 1863, Strieth. Arch. Bd. 48 S. 274 Nr. 68.)

Was die Haftung des Fiskus für die Handlungen seiner Behörden und Beamten anlangt, so ist der Grundsatz herrschend, daß der Fiskus (als juristische Person) innerhalb ihres Geschäftskreises ihre Handlungen in gleichem Maße vertritt, wie jede physische Person diejenigen ihrer Vertreter (Erk. des Reichsger. v. 27. Sept. 1884. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 5. u. 8. Dez. 1885. eod. Bd. 4 S. 345. Ob.-Land.-Ger. Köln v. 24. Febr. 1883. eod. Bd. 2 S. 276.) Dabei ist lediglich ihre öffentlich bekannte gesetzliche oder administrative Kompetenz entscheidend, auf interne, Dritten unbekannte Beschränkungen derselben kommt es nicht an. — Von diesem Prinzipe aus haftet der Fiskus unbedingt für alle durch seine Behörden und Beamten im Umfange ihrer Kompetenz eingegangenen kontraktlichen Verpflichtungen bezw. Verbindlichkeiten aus Verträgen, auch für culpa, dolus, mora ꝛc. und gleichviel ob dies beim Abschluß oder bei der späteren Ausführung des Vertrages vorgekommen ist. (Erk. des Reichsger. v. 12. Dez. 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 420 u. 20. Jan. 1886 eod. Bd. 4 S. 353. Entsch. d. R.-O.-H.-G. Bd. 8 S. 205, Bd. 18 S. 136). — Bestrittener ist die Frage, ob der Fiskus auch für dolus und culpa bei außerkontraktlichen Handlungen bezw. Unterlassungen seiner Behörden und Beamten innerhalb ihres Geschäftskreises in gleichem Umfange wie physische Personen haftet. Im Gegensatz zum römischen Recht, welches das Verschulden juristischer Personen verneint, neigt sich das moderne Recht der Auffassung zu, daß auch dafür die juristischen Personen bezw. der Fiskus haften. (§ 156 II 6 Allg. L.-R.) Während hierüber in der Theorie Kontroversen bestehen, ist die Praxis überwiegend dieser Annahme beigetreten. Unter Bezugnahme auf die Rechtsprechung des Preuß. Ob.-Trib. (Entsch. Bd. 14 S. 92, Bd. 37 S. 32, Bd. 61 S. 1, Bd. 73 S. 263. Strieth., Bd. 97 S. 169 und das R.-O.-H.-G. (Bd. 8 S. 201, Bd. 18 S. 136) bezeichnet es das Reichsgericht als feststehend, daß wenn aus dem Eigenthume einer Sache, einem gewerblichen Unternehmen oder aus einem anderen Verhältnisse kraft ausdrücklicher (gesetzlicher oder polizei-

Bezug auf den Betrieb der Eisenbahnen gewerbemäßiger Frachtführer und in dieser Eigenschaft Kaufmann im Sinne des Handelsgesetzbuchs. Seine bezüglichen Geschäfte charakterisiren sich als Handelsgeschäfte.[37]) Daraus folgt, daß die Staatseisenbahnbehörden — außer ihrem öffentlich rechtlichen Charakter und Geschäftskreise — auch die Eigenschaft kaufmännischer Vertreter und als solche deren Befugnisse und Pflichten auszuüben haben. Hierzu tritt, daß der Eisenbahnfiskus, insoweit derselbe die Verwaltung von Privateisenbahnen (Aktien-Gesellschaften) in eigenem oder fremdem Namen führt und seine Behörden mit der Wahrnehmung von Funktionen der Organe der Eisenbahn-Aktiengesellschaften betraut bezw. als deren Organe (Vorstände) eingesetzt sind,[38]) zugleich Vertreter von Aktiengesellschaften und auch in dieser

---

licher) Vorschrift oder nach der gesammten Sachlage eine Pflicht zu einem Handeln oder Unterlassen folgt, dieselbe in gleicher Weise erfüllt werden muß, mag die betreffende Person eine physische oder juristische sein, und daß letztere in gleichem Maße haftet, wie erstere. (Erk. des Reichsger. vom 25. Oktbr. 1882. Eisenbahnrechtliche Entsch. Bd. 2 S. 384), so speziell für die Uebertretung des § 107 (120) der Gew.-Ordn. (Erk. des Reichsger. vom 5. Mai 1880 eod. Bd. 1 S. 162) des § 367 Straf-Ges.-Buch (Erk. Reichsger. vom 12. Dez. 1882 eod. Bd. 2 S. 420 und 28. Novbr. 1883 eod. Bd. 3 S. 301) des § 366 Straf-Ges.-Buch (Erk. des Reichsger. vom 18. April 1885 eod. Bd. 4 S. 101, s. auch vom 8. Dez. 1885 eod. S. 345.) Jedenfalls bleibt aber auch die Haftung des Fiskus für außerkontraktliche Handlungen und Unterlassungen auf den Geschäftskreis der betr. Behörden bezw. Beamten beschränkt. Ueber die außerkontraktliche Haftpflicht für Sach- und Körperbeschädigung aus § 25 Ges. vom 3. Novbr. 1838 §§ 1 ff. Ges. vom 7. Juni 1871 und über die kontraktliche Haftpflicht aus dem Transportvertrage Artikel 400 H.-G.-B., s. Abschnitt VIII; der Regreß des Fiskus gegen den schuldigen Beamten ꝛc. richtet sich nach allgemeinen Rechtsregeln (§§ 68, 85 ff. II. 10 A. L.-R.). Jedoch findet der Regreß nur alsdann statt, wenn kein anderes gesetzliches Mittel zur Beseitigung der nachtheiligen Folgen des Versehens übrig bleibt. (Erk. des Reichsger. vom 15. Novbr. 1883. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 294) Regreß bei Etatsüberschreitung der Beamten ist zulässig, auch wenn dieselbe nachträglich vom Landtage ratihabirt ist: Erk. d. Reichsger. vom 9. April 1885 eod. Bd. 4 S. 89.

[37]) Erk. d. R.-O.-H.-G. v. 14. Dez. 1871 Entsch. Bd. 3 S. 405 u. 15. Sept. 1874. Entsch. Bd. 15 S. 28. Vgl. auch Entsch. Bd. 12 S. 312 Bd. 17 S. 127. Entsch. d. deutsch. Reichsger. v. 7. Jan. 1886. Jurist. Wochenschr. 1886 S. 80. Priber in Busch's Arch. Bd. 1 S. 247 ff. Ackermann eod. S. 197—202. Kuhn S. 335 f. Auerbach Arch. f. Handels- u. Wechselr. Bd. 9 S. 68. Anschütz u. v. Völderndorff H.-G.-B. Bd. 1 S. 40. v. Hahn H.-G.-B. Bd. 1. S. 26 Bd. 2 S. 506. 508. Puchelt H.-G.-B. I S. 13. 21 II S. 345. Keyßner H.-G.-B. S. 436 Nr. 6. Endemann Handelsr. S. 756. Eger D. Frachtrecht Bd. 1 S. 3—7. Goldschmidt Handb. d. H.-R. I, 1 S. 348 ff.

[38]) Das Reichsgericht bezeichnet es freilich als gegen das Wesen der Aktiengesellschaft verstoßend, daß zum Vorstande derselben eine Staatsbehörde eingesetzt werde, weil die Behörde nicht ein unabhängiges Exekutivorgan der Gesellschaft sei, durch welches diese ihren Willen zum Vollzug bringen könne. Erk. d. Reichsger. v. 19. Febr. 1881, Entsch. in Civils. Bd. 3 S. 123 f. (129—132) Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 384 (388—391). — Indeß hat dieses Rechtsverhältniß unangefochten seit einer Reihe von Jahren in Preußen bestanden und überdies in Folge

Eigenschaft den Normen des Handelsgesetzbuchs — speziell den aktiengesellschaftrechtlichen — unterworfen ist. (Art. 207 — 249 g H.-G.-B.)

In dem Staatseisenbahnfiskus bezw. in den Staatseisenbahnbehörden vereinigen und verkörpern sich hiernach die Rechte und Pflichten des Staatsfiskus bezw. öffentlicher Behörden mit den Rechten und Pflichten der Kaufleute bezw. kaufmännischen Vertreter — letzteres jedoch nur soweit, als das Transportgewerbe (kaufmännische Frachtgeschäft) der Eisenbahnen oder die Stellung der Staatseisenbahnbehörden als Organe von Eisenbahnaktiengesellschaften in Betracht kommt. Diese eigenthümlich rechtliche Doppelnatur des Staatseisenbahnfiskus bezw. der ihn vertretenden Staatseisenbahnbehörden ist bei Beurtheilung der Rechte und Pflichten, wie überhaupt der Rechtsstellung dieser Behörden von maßgebender Bedeutung und hat zu gewichtigen Kontroversen geführt. Weder in der Theorie noch in der Praxis haben sich bei der Komplizirtheit der fraglichen Rechtsverhältnisse und dem eigenartigen Ineinanderfließen öffentlich- und privatrechtlicher Beziehungen und Normen bisher durchgreifende Prinzipien herausgebildet. Doch können im Wesentlichen für die Lösung der betreffenden Streitfragen folgende Sätze als Richtschnur dienen:

1. Dem Staate ist in Bezug auf die Verwaltung und den Betrieb der Staatseisenbahnen und der staatlich verwalteten Privateisenbahnen nicht in seiner Totalität, sondern nur hinsichtlich dieses Handelsgewerbes die Eigenschaft eines Kaufmannes beizulegen, so daß in allen davon unabhängigen Beziehungen die eigenthümliche Rechtsnatur des Staates und der Staatsbehörden gewahrt bleibt.[39])

2. In Bezug auf alle das Eisenbahntransportgewerbe der Staatseisenbahnen und der staatlich verwalteten Privatbahnen betreffenden Rechtsbeziehungen und Geschäfte sind hiernach der Staatseisenbahnfiskus bezw. die Staatseisenbahnbehörden zwar den mate-

---

der Verstaatlichung bezw. der sich daran anschließenden Liquidation nur mehr transitorischen Charakter. Auch wird die den Rumän. Verstaatlichungsvertrag betreffende Annahme des Reichsger. in der Theorie bestritten bezw. nach der vom Aktionärwillen abhängigeren Stellung, welche die Preuß. Verstaatlichungsverträge den Kgl. Eisenb.-Direktionen angewiesen haben, als auf diese nicht anwendbar erklärt. (S. Löwenfeld, das Erk. d. Reichsger. in Sachen des Rumänischen Retrocessionsvertrages und der Preuß. Verstaatlichungsverträge. Berlin. 1881. S. 12 ff.

[39]) Puchelt H.-G.-B. Bd. 1 S. 21. Goldschmidt Handbuch d. Hand.-R. I, 1 S. 348 ff. Eger Deutsch. Frachtr. Bd. 1 S. 7.

riellen Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs und der sonstigen handelsrechtlichen Normen unterworfen.[40]) Dagegen finden die formellen handelsrechtlichen Vorschriften nur insoweit Anwendung, als dies mit der öffentlich rechtlichen Natur des Staatsfiskus und der Staatsbehörden sowie der Beamten derselben vereinbar ist.[41])

3. Der Staatseisenbahnfiskus bezw. die Staatseisenbahnbehörden sind befugt, von den materiell- und formellrechtlichen Vorrechten und Privilegien des Fiskus Gebrauch zu machen, soweit es sich um die Verwaltung von Staatseisenbahnen oder vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Privateisenbahnen handelt.[42]) Dagegen dürfen die fiskalischen Vorrechte und Privilegien auf die vom Staate für

---

[40]) Z. B. über Abschluß und Erfüllung der Handelsgeschäfte, Mündlichkeit der Verträge, Kauf- u. Lieferung, Frachtgeschäft ꝛc. (Vgl. Buch IV. Tit. 1—5. Art. 271—431. H.-G.-B.)

[41]) Daher bedürfen die Kgl. Eisenbahndirektionen der Staatseisenbahnen der Eintragung in das Handelsregister nicht, zumal der mit der Eintragung verbundene Zweck der Publizität der Firma und der Gewißheit der Unterschrift anderweit durch die Bekanntmachung der die Einsetzung und Firma der Kgl. Eisenbahndirektionen feststellenden Allerh. Erlasse in der Ges.-Sammlung sowie durch die Vorschriften der Staatseisenbahn-Organisation gewahrt ist. Dagegen sind die Firmen derjenigen Kgl. Eisenbahndirektionen, welche als Vorstände von Privateisenb.-Akt.-Gesellschaften fungiren, mit Rücksicht auf Art. 210 H.-G.-B. einzutragen. Nicht aber bedarf es der Eintragung und Veröffentlichung der einzelnen Mitglieder derselben (Art. 210 c Ziff. 3 H.-G.-B.), weil nur die Kgl. Direktion als Ganzes Vorstand und Organ der Gesellschaft ist, während die einzelnen Direktionsmitglieder (als versetzbare Staatsbeamte) nicht den Charakter von Vorstandsmitgliedern der Gesellschaft besitzen. Der Eisenbahnfiskus bezw. die ihn vertretenden Staatseisenbahnbehörden sind nicht verpflichtet, für das fiskalische Eisenbahn-Transportgeschäft kaufmännische Handelsbücher zu führen, Bilanzen aufzustellen und Inventuren zu machen (Art. 28—40 H.-G.-B.). Der legislative Zweck, welcher allen diesen Einrichtungen zu Grunde liegt, trifft für den Fiskus nicht zu. Nur insoweit die Staatseisenbahnbehörden als Vorstände von Privateisenbahngesellschaften fungiren, haben sie über deren Vermögen die gesetzlichen Bilanzen ꝛc. aufzustellen. (s. über Bilanzen: § 17 u. Veit Simon die Bilanzen der Aktien-Gesellschaften ꝛc. Berlin 1886 S. 69 f. 116 f. 157 f. 206 f.) Die Beamten des Eisenbahnfiskus haben nicht die Eigenschaft von Prokuristen, Handlungsbevollmächtigten und Handlungsgehülfen, weil die für diese in den Art. 41—65 H.-G.-B. gegebenen Vorschriften mit der öffentlich rechtlichen Stellung von Staatsbeamten in Betreff der Anstellung, Entlassung und Befugnisse ꝛc. nicht vereinbar sind. Dagegen ist es ohne Bedenken, auf die übrigen im Staatseisenbahntransportdienste Angestellten die Bestimmungen der Art. 57 bis 65 H.-G.-B. über Handlungsgehülfen zur Anwendung zu bringen. Endlich steht nichts entgegen, dem Eisenbahnfiskus bezw. den ihn vertretenden Behörden die öffentlichen Statusrechte der Kaufleute in Betreff der Stellung unter die Kammern für Handelssachen (Art. 100 ff. Ger.-Verf.-Ges. Entsch. d. R.-O.-H.-G. Bd. 3 S. 405 d. Ob.-Trib. z. Stuttgart, Busch Arch. Bd. 9 S. 455 d. Hand.-App.-Ger. Nürnberg Entsch. Bd. 2 S. 240 ff. Eger D. Frachtrecht I S. 6. 7), der Befugniß zur Wahl der Mitglieder ꝛc. der Handelskammern (V. v. 11. Febr. 1848 § 7 Ges.-S. S. 63), der Handelsrichter ꝛc. einzuräumen.

[42]) S. Anm. 34 u. 35 S. 167. 168.

fremde Rechnung verwalteten Eisenbahnen nicht in Anwendung gebracht werden.[43])

4. Die Staatseisenbahnbehörden haben, wenn sie behufs Verwaltung von Privateisenbahnen, sei es für eigene Rechnung des Staates, sei es für fremde Rechnung, als Organe (Vorstände) der betreffenden Eisenbahn-Aktiengesellschaften eingesetzt sind, formell und materiell alle diejenigen Rechte und Pflichten auszuüben, welche die Gesetze und Statuten den Organen (Vorständen) der vertretenen Aktiengesellschaften zuweisen — aber auch hier nur insoweit, als dies mit der Rechtsnatur der Staatsbehörden bezw. Staatsbeamten vereinbar ist.[44])

V. Verfassung der Staatseisenbahn-Verwaltungsbehörden.

A. Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten.[45])

Das Ministerium besteht aus vier Abtheilungen: I. der Abth. für Berg-, Hütten- und Salinenwesen, II. der Abth. für die Verwaltung der Staatseisenbahnen, III. der Abtheilung für die Verwaltung des Bauwesens, IV. der Abth. für die Staatsaufsicht über die Privateisenbahnen. Bis zum Jahre 1851 war die Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten mit der Verwaltung des öffentlichen Bauwesens in dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vereinigt. Später wurde in diesem Ministerium, dem größeren Geschäftsumfange entsprechend, eine besondere Abtheilung für die Verwaltung der Eisen-

---

[43]) Weil der Fiskus hier lediglich als Mandatar die Rechte der von ihm vertretenen Eisenb.-Akt.-Gesellschaft wahrnimmt, u. die Befugnisse des Vertreters füglich nicht stärker und weitgehender sein können, als die des Machtgebers.

[44]) Vgl. Art. 207—249 g H.-G.-B. Vornehmlich liegt den Kgl. Eisenbahndirektionen als Vorständen von Eisenbahn-Aktiengesellschaften die Wahrnehmung aller den Vorständen von Aktiengesellschaften durch die Art. 227—241 H.-G.-B. zugewiesenen Rechte und Pflichten ob. Indeß ist auch hier nicht außer Acht zu lassen, daß der Gesellschaft nur die Direktion als ein Ganzes gegenübersteht (s. Anm. 41 S. 171). Es liegt in der öffentlichrechtlichen Natur des Staatsbeamten, daß das einzelne Direktionsmitglied nicht als Vorstandsmitglied im Sinne des Akt.-Gesellschaftsrechts zu betrachten und daher auch nicht der Gesellschaft für Verstöße gegen Gesetz und Statut verantwortlich ist. Letztere kann sich vielmehr in solchem Falle lediglich an die Direktion bezw. den durch diese vertretenen Eisenbahnfiskus halten. Das einzelne Direktionsmitglied ist nur dem Staate verantwortlich, darf nur durch den Fiskus bezw. die Direktion im Wege der Regreßnahme oder Disziplinarstrafe zur Verantwortung gezogen werden (s. Abschn. IX).

[45]) S. Anm. 10 S. 161. Vgl. über die Entstehung des Ministeriums der öffentl. Arbeiten: Abschn. II § 12 Anm. 6a S. 41. 42. Bessel u. Kühlwetter Th. 2 S. 14. 15. Allerh. Erl. v. 7. Aug. 1878. (G.-S. 1879 S. 25.) Ges. v. 13. März 1879 (G.-S. 1879 S. 123).

bahnangelegenheiten eingerichtet, deren Ressort durch die Allerh. Erlasse vom 15. Dezember 1866 (G.-S. 1867 S. 5) und 9. März 1867 (G.-S. S. 396) auch die Eisenbahnen der neu erworbenen Landestheile zugewiesen worden sind. Bis zum Jahre 1874 bestand für die Eisenbahnangelegenheiten nur diese eine Abtheilung; die Trennung in die beiden Abtheilungen II und IV ist erst durch Allerhöchsten Erlaß vom 13. März 1874 angeordnet worden. Für die Organisation der Staats-Eisenbahnen kommt nur die Abtheilung II in Betracht.

1. Durch den Uebergang ausgedehnter Privateisenbahnen in den Besitz des Staates haben sich die Geschäfte der Abtheilung II so vermehrt, daß eine Zerlegung derselben in zwei Abtheilungen erforderlich wurde. Diese Theilung ist nach der im Jahre 1879 erfolgten Abzweigung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten vom Ministerium für Handel ꝛc. zur Durchführung gekommen. Es werden in ersterem daher seit dem 1. April 1881 die Angelegenheiten vorwiegend bau- und betriebstechnischer Natur in der Abtheilung IIa, die Angelegenheiten mehr administrativer Natur dagegen in der Abtheilung IIb bearbeitet. Diese beiden aus der Abtheilung II hervorgegangenen Abtheilungen bilden unter der Leitung und Verantwortlichkeit des Ministers die gemeinschaftliche Centralstelle für die Verwaltung und Oberaufsicht der Staatseisenbahnen und der vom Staate verwalteten Privatbahnen. Die Abtheilungen IIa und b bestehen aus je einem Direktor und einer Anzahl theils juristisch-administrativer, theils technischer Räthe und Hilfsarbeiter. Dem Minister liegt für das gesammte Ministerium, den Ministerialdirektoren für das Ressort der ihnen unterstellten Abtheilungen die Sorge für die Regelung des Geschäftsganges und die ordnungsmäßige Vertheilung der Geschäfte ob. Alle Entscheidungen, Erlasse, Verfügungen und Erklärungen des Ministeriums geschehen durch den Minister selbst oder in seinem Auftrage und Namen. Ueber wichtige Angelegenheiten finden nach Anordnung des Ministers Berathungen (Sitzungen) der Abtheilungen statt, in welchen nach Anhörung derselben der Minister die Entscheidung trifft. Für die Vermittlung des geschäftlichen Verkehrs des Ministeriums sind die Generalstaatskasse und das Centralbureau[46]) bestimmt. Der Geschäftsgang der Abtheilungen und des Centralbureaus ist durch Ge-

---

[46]) Bestehend aus dem Generalbureau (mit dem Geheimen Sekretariat, der Geh. Kalkulatur und Kanzlei) und mehreren Geschäftsbüreaux (Technisches, Tarif-, Personalien- ꝛc. Bureau).

schäftsinstruktionen geregelt. Ueber den Umfang des Geschäftskreises s. §§ 3—6 der Organisation.

B. Zu beiräthlicher Mitwirkung in Eisenbahnverkehrsfragen steht bei den für Rechnung des Staates verwalteten Eisenbahnen dem Minister der öffentlichen Arbeiten ein Landeseisenbahnrath als Beirath der Centralverwaltung der Staatseisenbahnen zur Seite.[47]) Der Landeseisenbahnrath besteht: a. aus einem Vorsitzenden und dessen Stellvertreter; dieselben werden vom Könige, und zwar auf die Dauer von drei Jahren ernannt; b. aus drei von dem Minister für Landwirthschaft, Domänen und Forsten, drei von dem Minister für Handel und Gewerbe, zwei von dem Minister der Finanzen, sowie zwei von dem Minister der öffentlichen Arbeiten für die Dauer von drei Jahren berufenen Mitgliedern, nebst einer gleichen Anzahl von Stellvertretern; ausgeschlossen sind unmittelbare Staatsbeamte; c. aus je einem Mitgliede für den Regierungsbezirk Cassel, den Regierungsbezirk Wiesbaden, die Stadt Berlin und die Stadt Frankfurt a. M.; aus je zwei Mitgliedern für die Provinzen Ostpreußen, Westpreußen, Pommern, Brandenburg, Posen, Schleswig-Holstein, Hannover; aus je drei Mitgliedern für die Provinzen Schlesien, Sachsen, Westfalen und die Rheinprovinz, nebst einer gleichen Anzahl von Stellvertretern. Dieselben werden durch die Bezirkseisenbahnräthe aus den Kreisen der Land- und Forstwirthschaft, der Industrie oder des Handelsstandes innerhalb der Provinz, bezw. des Regierungsbezirks oder der Stadt auf die Dauer von drei Jahren gewählt, nach Maßgabe eines durch Königl. Verordnung festgestellten Vertheilungsplans.[48]) Dem Minister der öffentlichen Arbeiten bleibt es vorbehalten, in geeigneten Fällen

---

[47]) Gesetz betr. die Einsetzung von Bezirkseisenbahnräthen und eines Landeseisenbahnraths für die Staatseisenbahnverwaltung v. 1. Juni 1882 G.-S. 1882 S. 313 ff. § 1 §§ 10—22. Der Landeseisenbahnrath ist nicht eine Exekutivbehörde, sondern eine politische Körperschaft (s. Anm. 20 S. 164), seine Funktionen sind lediglich berathender bezw. begutachtender Natur. Er hat weder ein Recht auf Durchführung seiner Vorschläge und Anträge, noch Mittel, diese zu erzwingen. Jedoch liegt in der im § 19 des Ges. vorgeschriebenen Mittheilung seiner Verhandlungen, ihres Ergebnisses und der darauf getroffenen Entscheidungen an den Landtag die Garantie für die gebührende Beachtung seiner Aeußerungen. (s. S. 176.)

[48]) Allerh. Verord. betr. d. Wahlen der Mitglieder des Landeseisenbahnraths durch die Bezirkseisenbahnräthe. Vom 9. Dez. 1885 G.-S. S. 355: § 1. Der Vertheilungsplan für die durch die Bezirkseisenbahnräthe aus den Kreisen der Land- und Forstwirthschaft, der Industrie und des Handelsstandes zu wählenden Mitglieder des Landeseisenbahnrathes wird, unter Abänderung der Verordnung vom 7. Februar 1883 (Gesetz-Samml. S. 19), festgestellt, wie folgt:

Spezialsachverständige bei den Berathungen behufs Auskunftsertheilung zuzuziehen.[49])

Aus seiner Mitte bestellt der Landeseisenbahnrath einen ständigen Ausschuß zur Vorbereitung seiner Berathungen.[50]) Der Ausschuß besteht aus dem Vorsitzenden des Landeseisenbahnrathes oder dessen Stellvertreter und vier von dem Landeseisenbahnrathe aus seiner Mitte erwählten Mitgliedern und vier Stellvertretern.

Dem Landeseisenbahnrathe sind zur Aeußerung vorzulegen:[51]) 1. die dem Entwurf des Staatshaushaltsetats beizufügende Uebersicht der Normaltransportgebühren für Personen und Güter; 2. die allgemeinen Bestimmungen über die Anwendung der Tarife (Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation); 3. die Anordnungen wegen Zulassung oder Versagung von Ausnahme- und Differentialtarifen (unregelmäßig gebildeten Tarifen); 4. Anträge auf allgemeine Aenderungen der Betriebs- und Bahnpolizeireglements, soweit sie nicht

---

Provinz (bezw. Regierungsbezirk und Stadt)	Zahl und Vertheilung der Mitglieder und Stellvertreter			Wahlberechtigter Bezirkseisenbahnrath
	Land- u. Forstwirthschaft	Industrie	Handel	
Ostpreußen	1	—	1	
Westpreußen	1	—	1	Bromberg.
Posen	1	1	—	
Pommern	1	—	1	
Brandenburg	1	1	—	Berlin.
Berlin	—	1	—	
Schlesien	1	1	1	Breslau.
Sachsen	1	1	1	Magdeburg.
Hannover	1	1	—	Hannover.
Schleswig-Holstein	1	—	1	Altona.
Westfalen	1	1	1	Cöln.
Rheinprovinz	1	1	1	
Cassel	1	—	—	
Wiesbaden	—	1	—	Frankfurt a. M.
Frankfurt a. M.	—	—	1	

§ 2. Mit der Ausführung dieser Verordnung, welche am 1. Januar 1886 in Kraft tritt und durch die Gesetzsammlung zu veröffentlichen ist, wird der Minister der öffentlichen Arbeiten beauftragt.

Die außerpreußischen Mitglieder der Bezirkseisenbahnräthe sind zur Theilnahme an der Wahl des Landeseisenbahnraths nicht befugt (s. Anm. 73).

[49]) Der Landeseisenbahnrath hat diese Befugniß nicht.

[50]) Die Bestellung ist obligatorisch; s. S. 165 Anm. 25.

[51]) S. Anm. 27 S. 165.

technische Bestimmungen betreffen. Auch hat der Landeseisenbahnrath in allen wichtigeren, das öffentliche Verkehrswesen der Eisenbahnen berührenden Fragen auf Verlangen des Ministers der öffentlichen Arbeiten sein Gutachten zu erstatten. Der Landeseisenbahnrath kann in Angelegenheiten der vorbezeichneten Art auch selbstständige Anträge an den Minister der öffentlichen Arbeiten richten und von diesem Auskunft verlangen.

Der Landeseisenbahnrath wird von dem Minister der öffentlichen Arbeiten nach Bedürfniß, mindestens aber zweimal im Jahre, nach Berlin berufen.[52]) Die Tagesordnung für die Sitzungen, insoweit dieselbe Gegenstände der vorbezeichneten Art umfaßt, ist mindestens acht Tage vorher von dem Vorsitzenden zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.[53]) Die von der Staatsregierung bei Gefahr im Verzuge ohne vorherige Anhörung des Landeseisenbahnrathes in Angelegenheiten der vorbezeichneten Art getroffenen Anordnungen sind dem Ausschusse und dem Landeseisenbahnrathe bei dem nächsten Zusammentritt mitzutheilen. Der Geschäftsgang in den Sitzungen des Landeseisenbahnrathes wird durch ein von diesem zu entwerfendes und von dem Staatsministerium zu genehmigendes Regulativ geordnet.[54]) Der

---

[52]) Motive a. a. O. S. 704 zu § 15. Nur der Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Befugniß der Zusammenberufung des Landeseisenbahnraths. Dagegen steht die Berufung des Ausschusses dem Vorsitzenden des Landeseisenbahnraths zu (s. Gesch.-O. f. d. Ausschuß Anm. 55 S. 178).

[53]) Ueber die Form der Veröffentlichung bestimmt das Gesetz nichts weiter.

[54]) Geschäftsregulativ für die Berathungen des Landeseisenbahnraths: Die von dem Minister der öffentlichen Arbeiten dem Landeseisenbahnrathe überwiesenen Vorlagen, sowie etwaige Anträge von Mitgliedern auf Beschlußnahme des Landeseisenbahnraths werden dem Vorsitzenden und von diesem dem Ausschuß zur Vorbereitung der Berathungen des Landeseisenbahnraths zugestellt. Anträge der vorbezeichneten Art bedürfen einer Unterstützung von mindestens drei Mitgliedern. Gegenstände, welche nicht durch den Ausschuß vorbereitet sind, können nur dann zur Verhandlung im Landeseisenbahnrathe gelangen, wenn dieselben vom Minister der öffentlichen Arbeiten, oder — sofern es sich um Anträge von Mitgliedern handelt — von der Mehrheit des Landeseisenbahnraths, als dringend bezeichnet werden. Ein Verzeichniß der zur Berathung in einer Sitzungsperiode vorliegenden Gegenstände ist den Mitgliedern und den zu der betreffenden Sitzungsperiode zuzuziehenden Stellvertretern des Landeseisenbahnraths thunlichst gleichzeitig mit der Einladung und der Tagesordnung für die erste Sitzung zuzustellen. Die übrigen Stellvertreter erhalten Abschrift des Verzeichnisses zur Kenntnißnahme. Mitglieder, welche an der Theilnahme an einer Sitzungsperiode verhindert sind, haben dem Minister der öffentlichen Arbeiten und ihrem Stellvertreter unverzüglich Nachricht zu geben. Der Stellvertreter wird darauf an ihrer Statt zu der Sitzungsperiode hinzugezogen. Die Tagesordnung in der ersten Sitzung bestimmt der Vorsitzende. Die Tagesordnung für die etwa folgenden Sitzungen wird vom Vorsitzenden am Schluß jeder Sitzung verkündet. Erhebt sich dagegen Widerspruch, so entscheidet der Landeseisenbahnrath. Aenderungen in der Reihenfolge können auf Antrag von

Ausschuß regelt seine Geschäftsordnung selbstständig.[55]) Erachtet der Landeseisenbahnrath oder der Ausschuß Vorerhebungen für erforderlich,

---

Mitgliedern des Landeseisenbahnraths oder auf Wunsch der Commissarien durch den Landeseisenbahnrath beschlossen werden. Die Verhandlungen werden von dem Vorsitzenden, in dessen Behinderung von seinem Stellvertreter eröffnet, geleitet und geschlossen. Dieselben werden eingeleitet durch den Vortrag der von dem Vorsitzenden, oder dessen Stellvertreter, oder von dem Ausschusse bestellten Berichterstatter, und, soweit solche bestellt sind, der Nebenberichterstatter. Der Vorsitzende ertheilt das Wort nach der Reihe der Meldungen, jedoch thunlichst im Wechsel der verschiedenen Standpunkte. Zu Anträgen, welche die Geschäftsordnung betreffen, sowie zur Einbringung des Antrages auf Vertagung oder Schluß der Verhandlung muß jederzeit das Wort ertheilt werden. Nach Schluß der Diskussion kann das Wort nur noch ertheilt werden zur Sache dem Antragsteller und den Berichterstattern, ferner zur Geschäftsordnung, zu persönlichen Bemerkungen, sowie über die Fragestellung und Abstimmung. Der Minister der öffentlichen Arbeiten und die zur Theilnahme an den Verhandlungen bestellten Kommissarien können verlangen, jederzeit gehört zu werden. Nach Abschluß der Verhandlungen erfolgt die Abstimmung, welche in der Regel eine namentliche ist. Der Vorsitzende stellt die Frage und schlägt die Reihenfolge der Abstimmung vor. Im Falle des Widerspruchs entscheidet darüber der Landeseisenbahnrath. Ueber die Verhandlungen wird ein Protokoll aufgenommen, welches eine vollständige Uebersicht über den Gang der Verhandlungen enthält. Die sämmtlichen im Lauf derselben gestellten Anträge und die gefaßten Beschlüsse sind ihrem Wortlaute nach aufzunehmen. Anträge sind auf Verlangen schriftlich zu stellen und müssen von mindestens drei Mitgliedern unterstützt sein. Die Feststellung des Protokolls erfolgt vom Vorsitzenden unter Mitwirkung von vier, von dem Landeseisenbahnrath bestimmten und thunlichst den verschiedenen Interessentengruppen angehörigen Mitgliedern des Landeseisenbahnraths. Der Protokollführer wird vom Minister der öffentlichen Arbeiten beigegeben. Die Protokolle über die Sitzungen sind dem Minister der öffentlichen Arbeiten vorzulegen und werden von diesem den Mitgliedern und Stellvertretern des Landeseisenbahnraths in mindestens je zwei Exemplaren mitgetheilt. Die Wahlen der Mitglieder des ständigen Ausschusses (§§ 12, 13 des Gesetzes vom 1. Juni 1882) erfolgen durch die anwesenden Mitglieder oder Stellvertreter des Landeseisenbahnraths nach absoluter Stimmenmehrheit. Bei Stimmengleichheit entscheidet das Loos. Von den vier Mitgliedern und Stellvertretern des Ausschusses sind je drei aus den von den Bezirkseisenbahnräthen gewählten Mitgliedern des Landeseisenbahnraths (§ 10 Littr. c des Gesetzes vom 1. Juni 1882) und zwar je eines aus den Kreisen der Land- oder Forstwirthschaft, des Handels und der Industrie; das vierte Mitglied, sowie dessen Stellvertreter ist aus den von den Ressortministern berufenen Mitgliedern (§ 10 Littr. b des Gesetzes) zu wählen.

[55]) Geschäftsordnung für den Ausschuß des Landeseisenbahnraths: Der Ausschuß des Landeseisenbahnraths tritt auf Einladung des Vorsitzenden des Landeseisenbahnraths nach Bedürfniß zu Sitzungen zusammen. Mitglieder des Ausschusses, welche an den Sitzungen theilzunehmen verhindert sind, werden dies unverzüglich dem Vorsitzenden und ihrem Stellvertreter anzeigen. Es erfolgt darauf die Zuziehung des Stellvertreters. Die zur Berathung kommenden Gegenstände sind den Mitgliedern und Stellvertretern des Ausschusses thunlichst mit der Einladung zur Sitzung zuzustellen. Der Vorsitzende kann hierbei für die einzelnen Gegenstände einen Berichterstatter, und geeignetenfalls einen Nebenberichterstatter bestellen. Die Leitung der Verhandlungen erfolgt durch den Vorsitzenden, in dessen Behinderung durch seinen Stellvertreter. Ueber die Berathungen wird ein Protokoll aufgenommen, welches die Namen der Theilnehmer, den Verlauf der Verhandlungen und den Wortlaut der gestellten Anträge und gefaßten Beschlüsse enthält. Das Protokoll ist von dem Vorsitzenden und einem Mitgliede des Ausschusses festzustellen und von diesen und dem Protokollführer zu vollziehen. Der Ausschuß ernennt die Berichterstatter für die Verhandlungen des Landeseisenbahnraths und be-

so erfolgen dieselben durch den Minister der öffentlichen Arbeiten. Die Verhandlungen des Landeseisenbahnrathes werden von dem Minister der öffentlichen Arbeiten unter Beifügung einer übersichtlichen Darstellung des Ergebnisses und der darauf getroffenen Entscheidungen ebenso wie die Normaltransportgebühren für Personen und Güter dem Landtage regelmäßig mitgetheilt.[56]) Unbeschadet der dem Reiche verfassungsmäßig zustehenden Einwirkung auf das Eisenbahntarifwesen[57]) können Erhöhungen der für die einzelnen Klassen des Gütertarifschemas zur Zeit der Publikation dieses Gesetzes bestehenden Normal- (Maximal-) Transportgebühren, soweit sie nicht zum Zwecke der Herstellung der Gleichmäßigkeit der Tarife oder in Folge von Aenderungen des Tarifschemas vorgenommen werden, nur durch Gesetz erfolgen.[57a]).

Die Mitglieder des Landeseisenbahnrathes und die seitens des Ministers der öffentlichen Arbeiten zugezogenen Sachverständigen erhalten für die Reise nach und von dem Orte der Sitzung, sowie für die Dauer der Sitzung täglich je 15 Mark, soweit dieselben nicht schon anderweit Diäten aus der Staatskasse beziehen. Auch erhalten dieselben, behufs Theilnahme an der Sitzung freie Fahrt in beliebiger Wagenklasse für die Reisen nach und von dem Orte der Sitzung.[58]) Jeder in der Person eines Mitgliedes eintretende Umstand, durch welchen dasselbe zur Bekleidung öffentlicher Aemter dauernd oder auf Zeit unfähig wird, ebenso wie die Eröffnung des Konkurses über das Vermögen

---

stimmt, ob dieselben schriftlich oder mündlich zu berichten haben. Die Vorlagen für den Ausschuß, die Protokolle sowie etwaige schriftliche Berichte desselben sind zu vervielfältigen und durch den Vorsitzenden dem Minister der öffentlichen Arbeiten, sowie sämmtlichen Mitgliedern und Stellvertretern des Landeseisenbahnraths zuzustellen.

[56]) S. Anm. 31.

[57]) S. Art. 45. 46 Reichs-Verf. u. oben Abschn. II § 13 S. 64—67.

[57a]) S. Anm. 32. Durch diese wichtige Bestimmung wird, da die §§ 29 bis 32 des Eisenb.-Ges. v. 3. Novbr. 1838 nicht praktisch geworden sind, zum ersten Male in Preußen der Versuch einer gesetzlichen Einwirkung auf das Eisenbahntarifwesen gemacht. Es könnte zweifelhaft sein, ob diese Bestimmung sich auch auf die Tarife der Privateisenbahnen bezieht, da das Gesetz v. 1. Juni 1882 an sich nur die für Staatsrechnung verwalteten Bahnen betrifft. Indeß erscheint nach der ratio legis und der generellen Fassung dieser Zweifel nicht gerechtfertigt.

[58]) Und zwar auch auf Privateisenbahnen. Dies wurde in d. Abg.-Haus-Verh. ausdrücklich konstatirt. S. Verhandl. a. a. O. S. 1602 § 5 des Freifahrt-Reglements v. 2. Mai 1883 (E.-V.-Bl. S. 81 ff.). Indeß erhalten die Mitglieder nur für die Staats- ꝛc. Bahnen Freifahrtscheine, für die auf Privatbahnen zurückgelegten Fahrten Erstattung des aufgewendeten Fahrgeldes (Erl. v. 11. März 1883 II T. b. 1383). Vergl. noch die Erl. v. 13. April, 28. Mai u. 8. Novbr. 1883. Anm. 74b. S. 188.

solcher Mitglieder, hat das Erlöschen der Mitgliedschaft zur Folge.[59]) Scheidet aus dieser Veranlassung oder durch Tod oder Verzicht ein Mitglied vor Ablauf der Periode, für welche dasselbe gewählt oder berufen ist, aus, so ist für den Rest der Periode ein neues Mitglied zu wählen bezw. zu berufen.

B. Die Königlichen Eisenbahn-Direktionen.[60])

1. Firma, Sitz und Geschäftsbezirk derselben werden durch landesherrlichen Erlaß festgestellt. Sie bestehen aus einem Präsidenten[61]) als Vorsitzenden und der erforderlichen Anzahl von Mitgliedern. Die Mitglieder der Direktion bilden nur für die Erledigung eines bestimmten Kreises von Beschwerdesachen der Beamten ein Kollegium (§ 9 Satz 1 Organ.)[62]) In allen anderen, zu dem Geschäftskreise der Königlichen Eisenbahn-Direktionen gehörenden Angelegenheiten ist zunächst der Präsident und event. dessen Vertreter über die Erledigung zu bestimmen befugt.[63])

Für die Erledigung der Geschäfte der Königlichen Eisenbahn-Direktionen werden Abtheilungen gebildet, deren Geschäftskreis durch den Minister festgestellt wird.[64]) Die Ueberweisung der Räthe und Hilfsarbeiter der Direktion an die einzelnen Abtheilungen erfolgt durch den Präsidenten der Direktion. Die Vertheilung der Geschäfte unter die Abtheilungen der Direktion geschieht durch den Präsidenten nach Maßgabe der von dem Minister festzustellenden Geschäftsordnung. Die Vertheilung der Geschäfte unter die Mitglieder der Abtheilung erfolgt durch die Abtheilungsdirigenten,[65]) deren Bestellung dem Minister vorbehalten bleibt, nach Maßgabe eines von dem Präsidenten zu genehmigenden Geschäftsplanes. Es ist dem Präsidenten der Direktion überlassen, diejenigen nicht zur Zuständigkeit des Kollegiums gehörenden Sachen zu bestimmen, welche er sich zur Bearbeitung vorbehalten will. Insoweit die Erledigung hiernach nicht von dem Präsidenten

---

59) Und zwar ex lege. Eines besonderen Beschlusses des Landeseisenbahnraths 2c. bedarf es hierzu nicht.

60) S. Anm. 11 S. 161 u. oben § 12. Anm. 20—25 S. 44. 45 § 16 I S. 156 f.

61) Allerh. Ordre v. 10. März u. 5. April 1880. (E.-V.-Bl. S. 256.)

62) S. Geschäftsordnung f. d. Direktion § 2. (Anm. 68 S. 180 f.)

63) S. Anm. 68 S. 181. Gesch.-Ord. d. Direktion. - Befugnisse 2c. des Präsidenten: §§ 2, 3, 4, 6 al. 1, 2, 4 § 7 al. 3—5 § 8, 9 al. 1 § 10, 11 § 12 al. 2, 5, 6 § 13 al. 2.

64) S. Anm. 68 S. 181. Gesch.-Ord. f. d. Direktion. Geschäftskreis: § 5. Geschäftsgang § 6. Kassenrath u Justiziar § 7. Konferenzen § 10.

65) S. Anm. 68 S. 181. 182. Gesch.-Ord. f. d. Direkt. Befugnisse: § 3 al. 1 § 5 al. 3 § 6 al. 1, 3, 4 § 8 al. 1 § 10, 11 § 12 al. 2, 3, 5, 6 § 13.

unmittelbar bewirkt wird, unterliegt dieselbe der Bestimmung des Dirigenten derjenigen Abtheilung der Direktion, welcher die Bearbeitung ressortmäßig von dem ersteren übertragen wird. Es ist den Abtheilungs-Dirigenten überlassen, die der Abtheilung überwiesenen Sachen selbst zu erledigen, oder die Mitglieder der Abtheilung mit der Erledigung nach Maßgabe des Geschäftsplanes zu beauftragen. Dem Präsidenten obliegt für den gesammten Verwaltungsbereich, dem Abtheilungs-Dirigenten für das Ressort der ihm unterstellten Abtheilung die Sorge für die Regelung des Geschäftsganges. Insbesondere sind der Präsident und die Abtheilungs-Dirigenten sowohl für die sach- und ordnungsmäßige Vertheilung der Geschäfte, wie für alle diejenigen Verfügungen und Erklärungen der Direktion, welche zu ihrer Mitzeichnung gelangen, nach Form und Inhalt verantwortlich. Im übrigen obliegt den Mitgliedern der Direktion die Verantwortung für die sachgemäße Erledigung der ihnen zur Bearbeitung überwiesenen Geschäfte.[66]) Für die Verbindlichkeit der von der Direktion abzugebenden schriftlichen Erklärungen genügt die Unterschrift des Präsidenten oder eines Mitgliedes der Direktion. Die Hilfsarbeiter der Direktion sind nur, insoweit ihnen die Funktionen eines Mitgliedes von dem Minister übertragen worden sind, zur selbstständigen Erledigung der ihnen zur Bearbeitung überwiesenen Geschäfte befugt.[67])

Die Geschäfte der Königlichen Eisenbahn-Direktionen werden nach Maßgabe einer von dem Minister zu erlassenden Geschäftsinstruktion geführt.[68]) Für die Vermittelung des geschäftlichen Verkehrs der

---

[66]) S. Anm. 68 S. 182. 183. Gesch.-Ord. f. d. Direkt. § 4, 6, 7, 8, 11, 12..

[67]) Die Uebertragung erfolgt nur beim Vorhandensein eines *sachlichen* Bedürfnisses. (Erl. vom 27. März 1880 II S. b (a) 950 und 12. April 1884 II b S. 765.)

[68]) Geschäftsordnung für die Königlichen Eisenbahn-Direktionen. Vom 4. Febr. 1880. (E.-V.-Bl. S. 97.): Die Geschäfte bei den Königlichen Eisenbahn-Direktionen werden nach der für die Staatseisenbahnverwaltung unter dem 24. November 1879 Allerhöchst genehmigten Organisation, nach dieser Geschäftsordnung und nach den vom Minister erlassenen Anordnungen verwaltet. Zur Erledigung der im § 9 der Organisation bezeichneten Angelegenheiten sind vom Präsidenten der Direktion Sitzungen anzuberaumen, in welchen derselbe den Vorsitz führt. Ueber die Verhandlungen ist ein Protokoll aufzunehmen, welches die Beschlüsse der Direktion enthält und von dem Vorsitzenden und dem durch letzteren ernannten Protokollführer zu vollziehen ist. In allen übrigen zum Geschäftskreise der Königlichen Direktionen gehörenden Angelegenheiten ist für die Geschäftserledigung die Entscheidung des Präsidenten bezw. des Abtheilungsdirigenten maßgebend. Von dem Präsidenten werden generell oder speziell die Sachen bezeichnet, welche er sich zur eigenen Erledigung vorbehält und in welchen er die Verfügungen — eventuell nach Vortrag in der Plenar- oder Abtheilungskonferenz oder nach Rücksprache — mitzeichnen will.

Direktionen sind die Eisenbahn-Hauptkassen und die Centralbureaux bestimmt. Die Geschäftsordnung für dieselben wird von dem Minister

---

Der Präsident ist Dienstvorgesetzter für das gesammte Personal der Verwaltung. Zu den von ihm unter eigener Firma zu erledigenden Geschäfte gehören: 1. die Bearbeitung der Personalien der sämmtlichen höheren administrativen und technischen Beamten der Verwaltung,[a]) 2. die Anträge auf Gewährung und, innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen, die Bewilligung von Remunerationen und Unterstützungen, 3. die Bewilligung von Urlaub (nebst freier Fahrt) bis 4 Wochen an die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Direktion, die Betriebsdirektoren, die Mitglieder und Hülfsarbeiter der Betriebsämter und Baukommissionen, bis 6 Wochen an die übrigen Beamten, sowie die Anträge auf Gewährung von längerem Urlaub. Der Präsident ist berechtigt, sich selbst bis auf 8 Tage zu beurlauben. Dienstliche oder sonstige Abwesenheit des Präsidenten über drei Tage ist dem Minister anzuzeigen[b]). Zu Dienstreisen in Angelegenheiten ihres Geschäftsbereichs haben sich die Abtheilungsdirigenten, Mitglieder und Hilfsarbeiter der Direktion der vorgängigen Zustimmung des Präsidenten, die Mitglieder und Hilfsarbeiter auch derjenigen des Abtheilungsdirigenten zu versichern. Eingaben der Abtheilungsdirigenten, Mitglieder und Hilfsarbeiter der Direktion an den Minister sind durch Vermittelung des Präsidenten einzureichen. Der Präsident ist verpflichtet: a) alle Jahre die Hauptkasse einmal außerordentlich zu revidiren, b) alle Jahre eine spezielle Revision der unterstellten Betriebsämter und ihres Geschäftsganges vorzunehmen, und das darüber aufzunehmende Protokoll — geeigneten Falls mit einer Aeußerung des betreffenden Betriebsamtes — dem Ressortminister in Abschrift vorzulegen[b1]). Die Vornahme der unter a und b genannten Geschäfte kann auch einem Abtheilungsdirigenten übertragen werden.

Für den Geschäftskreis der einzelnen Abtheilungen ist eine besondere[c]) Geschäftseintheilung maßgebend[d]). Der Präsident der Direktion ist zugleich Dirigent der I. Abtheilung[e]). Die Abtheilungsdirigenten führen die spezielle Aufsicht über das Personal und den Geschäftsgang der ihnen unterstellten Abtheilung, sie leiten die Konferenzen derselben, falls nicht der Präsident den Vorsitz übernimmt. Der Präsident theilt die neu eingehenden Sachen, soweit er sich deren Erledigung nicht selbst vorbehält, den einzelnen Abtheilungen zu; demnächst gelangen dieselben an den Abtheilungsdirigenten, welcher den Dezernenten und geeigneten Falls die Kodezernenten ernennt. Sachen der II. und III. Abtheilung, welche zur Mitzeichnung des Präsidenten gelangen, sind dem Abtheilungsdirigenten auch dann zur Mitzeichnung vorzulegen, wenn letztere von demselben nicht vorbehalten ist, sofern der Präsident nicht ein Anderes bestimmt. Angelegenheiten, welche den Geschäftsbetrieb mehrerer Abtheilungen berühren, werden je nach der Bestimmung des Präsidenten entweder von einer Abtheilung oder von denselben gemeinschaftlich bearbeitet. Im ersteren Falle ist das Veranlaßte der anderen Abtheilung nachträglich zur Kenntniß-

---

a) Auch der diätarisch beschäftigten, höheren administrativen und technischen Beamten. Erl. v. 4. Dez. 1880.

b) Erl. v. 15. Mai 1880, 16. Mai 1883 u. 7. Juni 1884, betr. Anzeige an den Minister über Reisen der höheren Beamten nach Berlin.

b1) Der Einreichung dieser Abschriften bedarf es nicht mehr. (Erl. v. 27. Mai 1881.)

c) In dem Erl. v. 4. Febr. 1880 II 1372 sind die Bestimmungen der §§ 5—12 der Gesch.-Ordg. bezw. des § 10 der Organisation des Näheren motivirt.

d) Abgeändert durch Erl. v. 7. März 1883 (E.-Ver.-Bl. S. 48), wonach die Bearbeitung der persönl. Angelegenheiten sämmtl. Beamten u. Arbeiter des Direkt.-Bezirks, soweit dieselbe organisationsmäßig der Direktion obliegt, innerhalb der I. Abtheilung zu erfolgen hat (s. die Motive in dem Erl. v. 24. April 1882 IIb 5293).

e) Seit dem 1. April 1883 fungiren (exkl. Frankfurt) besondere Dirigenten der I. Abtheilungen (E.-V.-Bl. 1883 S. 4).

nahme mitzutheilen. Im Uebrigen hat der Verkehr zwischen den Abtheilungen stets auf dem kürzesten Wege mündlich und durch Mittheilung der betreffenden Konzepte zur Mitzeichnung Seitens der Dezernenten bezw. Abtheilungsdirigenten zu erfolgen. Förmliches schriftliches Votiren von Abtheilung zu Abtheilung oder gar der Dezernenten gegeneinander findet nicht statt. Ueber Meinungsverschiedenheiten zwischen den Abtheilungsdirigenten entscheidet der Präsident. Im Uebrigen finden bezüglich des formellen Geschäftsganges[f]) die Bestimmungen der Regierungsinstruktion vom 23. Oktober 1817 und der Allerhöchsten Ordre vom 31. Dezember 1825 (G.-S. 1817 S. 248 ff., 1826 S. 5 ff. Kamptz Annalen 1825 Bd. 9 S. 821 ff.) entsprechende Anwendung.

Der mit der Bearbeitung der Etats-, Kassen- und Rechnungssachen beauftragte Dezernent (Kassenrath)[g]) hat auch bei den Geschäften der anderen Abtheilungen mitzuwirken, sofern dieselben zugleich das Etats- und Rechnungswesen berühren, sowie bei allen an die Hauptkasse ergehenden Aufträgen. In gleicher Weise hat der mit der Bearbeitung der Rechtsangelegenheiten beauftragte Dezernent (Justitiar) bei den Geschäften der übrigen Abtheilungen mitzuwirken, sofern dieselben den Abschluß von Verträgen, die Führung von Prozessen und verwaltungsgerichtlichen Streitsachen oder zweifelhafte Rechtsfragen betreffen. Ueber die Mitwirkung des Kassenrathes und Justitiars bestimmen, soweit dieselbe nicht bei der Vertheilung der Geschäfte auf die Abtheilungen von dem Präsidenten angeordnet ist, die betreffenden Abtheilungsdirigenten. Im Uebrigen liegt dem Kassenrath die spezielle Aufsicht und Kuratel über die Hauptkasse und die bei derselben angestellten Beamten unter Oberleitung des Präsidenten ob. Vor Anstellung der Kassenbeamten ist der Kassenrath zu hören. Die ordentlichen Kassenrevisionen werden von dem Kassenrath, die außerordentlichen unter Zuziehung des letzteren vom Präsidenten vorgenommen.

Die Befugniß, Anordnungen von Amtswegen zu treffen, steht dem Präsidenten in allen, den Abtheilungsdirigenten in den ihr Ressort berührenden Dienstangelegenheiten zu. Die übrigen Mitglieder der Direktion sind zu mündlichen Anordnungen dieser Art nur auf Grund besonderer Ermächtigung als Kommissare der Direktion befugt, während schriftliche Anordnungen, welche von Amts wegen von Dezernenten getroffen werden, der Mitvollziehung des Abtheilungsdirigenten bezw. Präsidenten bedürfen. Verfügungen an die Betriebsämter, welche Anordnungen der letzteren abändern, werden von dem Präsidenten oder Abtheilungsdirigenten gezeichnet, bezw. mitgezeichnet. Eingriffe in die Verwaltung und Betriebsleitung der Betriebsämter sollen, soweit thunlich, nicht ohne deren vorgängige Aeußerung erfolgen. Auch sind die etwa erforderlichen Aenderungen in den Anordnungen der Betriebsämter der Regel nach dem betreffenden Betriebsamt zu überlassen. Dem Präsidenten bleibt vorbehalten, den Vorständen des betriebstechnischen, des bautechnischen, des Verkehrs-, des maschinentechnischen und des Büreaus für die Materialienverwaltung (Materialienkontrole)[h]) bestimmte dazu geeignete Geschäfte zur selbstständigen Erledigung zu überweisen (§ 15 der Organisationsbestimmungen). Zu diesen Geschäften gehören: a) für das betriebstechnische Büreau die Disposition und Kontrole über den gesammten Wagenpark, die Korrespondenz über die Instradirung, Gestellung und Beschädigung eigener und fremder Wagen mit den betreffenden Dienststellen der fremden Verwaltungen; b) für das Verkehrsbüreau[h1]) die Korrespondenz mit fremden Verwaltungen über die Abrechnung der Betriebseinnahmen, die Untersuchung von Reklamationen aus dem Transportverkehr, soweit die Entscheidung derselben der Direktion vorbehalten ist; c) für das maschinentechnische Büreau die Aufsicht über die Arbeiten in den Hauptwerkstätten; d) für das Materialienbureau die wegen Bestellung der

---

f) S. noch Erl. v. 13. Dez. 1880 E.-V.-Bl. S. 545 u. v. 11. Novbr. 1881 u. 11. Dez. 1883.

g) S. des Näheren Erl. v. 4. Febr. 1880 II 1372.

h) Materialien-Bureau. Erl. v. 26. Mai 1880 IIb 6632.

h1) Erl. v. 16. April 1880. E.-V.-Bl. S. 258.

Materialien erforderliche Korrespondenz mit den Lieferanten. Der Geschäftsverkehr der genannten Vorstände mit den Betriebsämtern bei Erledigung dieser Angelegenheiten erfolgt im Wege der Requisition, mit den nachgeordneten Dienststellen im Wege der Verfügung, und zwar alsdann geeigneten Falls unter Vermittelung oder unter Benachrichtigung des vorgesetzten Betriebsamts. Die bezüglichen Requisitionen und Verfügungen sind von den Vorständen unter der Firma des betreffenden Büreaus zu zeichnen. Dem Ermessen des Präsidenten bleibt überlassen, wichtige oder solche Angelegenheiten, welche den Geschäftskreis mehrerer Abtheilungen berühren, in Plenarkonferenzen berathen zu lassen, ingleichen sind die Abtheilungsdirigenten befugt bezw. auf Anordnung des Präsidenten gehalten, Sachen von Bedeutung oder solche, an denen mehrere Dezernenten betheiligt sind, in Abtheilungskonferenzen zur Erörterung zu bringen. Zu den Plenarkonferenzen können von dem Präsidenten, zu den Abtheilungskonferenzen auch von dem Dirigenten der Abtheilung mit Zustimmung des Präsidenten alle oder einzelne Betriebsdirektoren oder andere Beamte zugezogen werden. Förmliche Beschlüsse werden in solchen Konferenzen nicht gefaßt; die Berathungen haben vielmehr nur informatorischen Zweck. Tag und Stunde für die Plenarkonferenzen bestimmt der Präsident, für die Konferenzen der Abtheilungen der Dirigent im Einverständnisse mit dem Präsidenten.

Für die Verantwortlichkeit im Sinne der Organisation ist die Zeichnung im Konzepte maßgebend. Die Konzepte der Schreiben und Verfügungen der Direktion werden außer von dem Dezernenten und den etwaigen Kodezernenten auch von den Abtheilungsdirigenten und dem Präsidenten vollzogen, insoweit nicht die selbstständige Erledigung der Sache der Abtheilung bezw. dem Dezernenten überlassen worden ist. Den Dezernenten dürfen nur solche Geschäfte zur selbstständigen Erledigung überwiesen werden, deren Prüfung durch den Vorstand der betreffenden Abtheilung weder durch ihre prinzipielle oder materielle Bedeutung, noch auch deshalb geboten ist, um die Uebersicht desselben über seinen Verwaltungskreis nicht zu beeinträchtigen. Die dem Präsidenten und den Abtheilungsdirigenten für die sach- und ordnungsgemäße Vertheilung der Geschäfte obliegende Verantwortlichkeit erstreckt sich insbesondere auf die sachgemäße Anwendung der in den §§ 5—10 enthaltenen Vorschriften. Außerdem obliegt den Abtheilungsdirigenten innerhalb ihrer Abtheilung, und dem Präsidenten bezüglich des gesammten Geschäftsumfanges der Direktion die verantwortliche Fürsorge für die ordnungsmäßige Erledigung aller derjenigen Sachen, welche zu ihrer Korrevision und Mitzeichnung gelangen. Für die aktenmäßige Erledigung der von ihnen bearbeiteten Angelegenheiten sind die Dezernenten und Kodezernenten in jedem Falle verantwortlich. Bei den im § 7 bezeichneten Geschäften erstreckt sich die Verantwortlichkeit: 1. des Kassenraths bei den von ihm mitgezeichneten Verfügungen auf die richtige Buchung der Einnahmen und Ausgaben und auf die Einhaltung der durch die betreffenden Etats oder sonstigen Vorschriften für die Ausgaben gegebenen Grenzen. Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen den Abtheilungsdirigenten[i]) und Kassenrath ist die Entscheidung des Präsidenten herbeizuführen, welcher alsdann die Verantwortung übernimmt. Für die Justifikation der Zahlung ist der Kassenrath nicht verantwortlich, er ist aber auch hier berechtigt und verpflichtet, bei obwaltenden Bedenken auf die Entscheidung des Abtheilungsdirigenten bezw. Präsidenten zu provoziren. 2. Der Justitiar ist bei den unter seiner Mitwirkung erledigten Angelegenheiten für die formelle Rechtsgültigkeit aller Rechtsakte, durch welche für die Verwaltung Rechte erworben oder aufgegeben und Pflichten übernommen werden sollen, sowie für die eingehende Prüfung der Rechtsfragen nach den geltenden Gesetzen und Rechtsgrundsätzen verantwortlich. Schriftliche Gutachten können von dem Justitiar nur unter Mitzeichnung des Abtheilungsdirigenten oder Präsidenten erfordert werden. Meinungsverschiedenheiten zwischen den Abtheilungsdirigenten[k]) und Justitiar werden in derselben Weise zur Erledigung gebracht, wie dies bei Meinungsverschiedenheiten mit dem

---

[i]) Auch der I. Abtheilung. Erl. v. 7. März 1883 (E.-V.-Bl. S. 48).
[k]) Auch der I. Abtheilung. Erl. v. 7. März 1883 (E.-V.-Bl. S. 48).

festgestellt.[69]) Die Eisenbahnhauptkasse besorgt den gesammten Geldverkehr, sowie die Buchung und Verrechnung der Einnahmen und Ausgaben der Centralverwaltung. Das Centralbureau vermittelt den sonstigen Geschäftsverkehr der Verwaltung. Es besteht aus dem Generalbureau und den Geschäftsbureaux für die Betriebsverwaltung, Verkehrsverwaltung, Bauverwaltung und Maschinenverwaltung.[70]). Die Vor-

---

Kassenrath angeordnet. Es bleibt jedoch dem Präsidenten unbenommen, in zweifelhaften Fällen die Sache dem Minister zur Entscheidung vorzutragen. Reinschriften, mit Ausnahme derjenigen der Kassenmandate, erhalten nur eine Unterschrift. Berichte an den Minister, sowie die an die Provinzialbehörden gerichteten Schreiben sind im Konzept und in der Reinschrift von dem Abtheilungsdirigenten bezw. von dem Präsidenten zu vollziehen. Im Uebrigen werden auch die sonstigen Schreiben und Verfügungen, welche der Präsident im Konzept gezeichnet oder mitgezeichnet hat, von demselben auch in der Reinschrift vollzogen. Hat nur der Abtheilungsdirigent das Konzept gezeichnet oder mitgezeichnet, so vollzieht dieser die Reinschrift. Die Schreiben und Verfügungen in den, den Dezernenten zur selbstständigen Erledigung zugetheilten Sachen sind von diesen auch in der Reinschrift zu vollziehen. Dem Präsidenten, wie dem Abtheilungsdirigenten steht jedoch mit der eben erwähnten Ausnahme frei, die Reinschriften der von ihnen gezeichneten Konzepte von dem Abtheilungsdirigenten, bezw. dem Dezernenten oder Kodezernenten und in Kassensachen dieselben von einem oder mehreren hierfür zu bestimmenden Direktionsmitgliedern an ihrer Statt zeichnen zu lassen. Verfügungen an die Hauptkasse bedürfen zu ihrer Giltigkeit in der Reinschrift der Unterschrift des Kassenraths und des Präsidenten oder eines der Abtheilungsdirigenten bezw. der von denselben hierfür bestimmten Stellvertreter. Nur diejenigen Kassenverfügungen, welche in den, dem Präsidenten nach dieser Geschäftsordnung vorbehaltenen Präsidialsachen unter seinem Namen erlassen werden, bedürfen der Mitzeichnung des Kassenraths nicht, sind aber demselben nachträglich zur Kenntnißnahme vorzulegen. Die Berichte der Direktion an den Ressortminister müssen an der Seite unter der Inhaltsangabe die Abtheilung, sowie den Namen des Referenten und bezw. Korreferenten enthalten.[1]) In Fällen der Abwesenheit oder Behinderung des Präsidenten übernimmt die Vertretung desselben, insoweit nicht von dem Minister ein Anderes bestimmt wird, der jeweilig anwesende dienstälteste Abtheilungsdirigent. In den Abtheilungen — einschließlich der vom Präsidenten selbst geleiteten — erfolgt die Vertretung des Dirigenten, sofern auch hier nicht vom Minister ein Anderes angeordnet wird, nach der Bestimmung des Präsidenten.

[69]) Anfangs wurde eine neue Instruction für Haupt- und Betriebskassen nicht für erforderlich erachtet, vielmehr wurden beide auf die zur Zeit bestehenden Instruktionen für die Direktionshauptkassen und Kommissionskassen und die Generalverfügung für das gesammte Kassen- und Rechnungswesen bei den Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen vom 11. Mai 1858 nebst zugehörigen Ergänzungsbestimmungen verwiesen; ebenso die Centralbureaus der Direktionen auf die zur Zeit bestehenden Vorschriften mit den, durch den § 9 der Geschäftsordnung für die Königlichen Eisenbahn-Direktionen gebotenen Modificationen. (Erl. vom 4. Februar 1880 II 1372.) Gegenwärtig befindet sich eine neue Instruktion für die Haupt- und Betriebskassen in Vorbereitung.

[70]) Anm 68 S. 182. Gesch.-Ordn. für die Direktion § 9. Späterhin wurden noch errichtet a) Materialienbureaux für die Materialienverwaltung einer jeden Direktion. (Erl. vom 16. März, 26. Mai u. 31. Juli 1880. E.-V.-Bl. S. 139. 270. 349) s. Anm. 85. b) Auskunftsbureaux zu Berlin, Hamburg, Leipzig

---

[1]) Außer bei kurzen Marginal-Berichten: Erl. v. 30. Novbr. 1880 II Pb 7256. Ueber Form und Fassung der Berichte: Erl. v. 29. Juli 1885 IIb 10168.

stände dieser Bureaux können zugleich als Hilfsarbeiter der Direktion beschäftigt und mit der selbstständigen Erledigung bestimmter Geschäfte ihres Ressorts von dem Präsidenten der Direktion nach Maßgabe der Geschäftsordnung beauftragt werden.

2. Zu beiräthlicher Mitwirkung in Eisenbahnverkehrsfragen stehen den Königlichen Eisenbahn-Direktionen bei den für Rechnung des Staates verwalteten Eisenbahnen Bezirkseisenbahnräthe als Beiräthe zur Seite.[71]) Für den Bezirk einer jeden Staatseisenbahn-Direktion wird ein Bezirkseisenbahnrath errichtet. Auf Anordnung der Minister der öffentlichen Arbeiten, für Handel und Gewerbe und für Landwirthschaft, Domainen und Forsten kann jedoch ausnahmsweise statt dessen der Bezirkseisenbahnrath für mehrere Staatseisenbahn-Direktionsbezirke errichtet werden.[72]) Die Bezirks-

---

und Frankfurt a. M. (Erl. vom 29. September 1880 [E.-V.-Bl. S. 491] 14. Dezember 1883 (E.-V.-Bl. S. 232) 29. Mai 1884 (E.-V.-Bl. S. 301) und 2. April 1885 (E.-V.-Bl. S. 81). Ueber Geschäftsgang, disziplinare Unterstellung, Korrespondenz dieser Bureaux, s. Erl. vom 27. Oktober 1883 II b. T. 5889. c) Eisenbahnwagenamt für das Ruhrkohlenrevier (Erl. vom 28. Oktober 1880. E.-V.-Bl. S. 512. d) Central-Wagenabrechnungsbureau in Magdeburg. (Erl. vom 28. Dezember 1880. E.-V.-Bl. 1881 S. 9. e) Central-Verkehrsabrechnungsbureau in Hannover. (Erl. vom 11. März 1885 IIb 4211.) Vgl. noch über die Einrichtung des Eisenbahn-Telegraphenwesens den Erl. vom 13. Januar 1886. E.-V.-Bl. S. 56.

[71]) Gesetz, betr. die Einsetzung von Bezirkseisenbahnräthen und eines Landeseisenbahnraths für die Staatseisenbahn-Verwaltung vom 1. Juni 1882, Ges.-S. 1882 S. 313 ff. § 1, §§ 2—9, § 21 Al. 2, § 22, s. über Entstehung, Begriff, Rechtscharakter, Organisation und Geschäftskreis S. 163 — S. 166 und Anm. 16 — Anm. 32.

[72]) s. S. 165 und Anm. 23. In dem Erlasse der Minister für Handel und Gewerbe, der öffentlichen Arbeiten und für Landwirthschaft, Domainen und Forsten, betreffend die Zahl, die Zusammensetzung und die Wahl der Bezirkseisenbahnräthe vom 20. Dezember 1882 (E.-V.-Bl. 1883 S. 4. 5) wird bestimmt: Bezirkseisenbahnräthe werden errichtet: 1. für den Bezirk der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Bromberg in Bromberg; 2. für den Bezirk der Königlichen Eisenbahn-Direktion und der Königlichen Direktion der Berlin-Görlitzer Eisenbahn zu Berlin in Berlin; 3. für den Bezirk der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Magdeburg in Magdeburg; 4. für den Bezirk der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Hannover in Hannover; 5. für den Bezirk der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Frankfurt a. M. in Frankfurt a. M.; 6. für den Bezirk der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Cöln (rechtsrheinische und linksrheinische) und zu Elberfeld in Cöln; 7. für den Bezirk der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Erfurt und der Königlichen Direktion der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn zu Berlin in Erfurt. Die Anzahl der Mitglieder der Bezirkseisenbahnräthe, die Vertheilung derselben auf die Handelskammern (kaufmännischen Korporationen), die landwirthschaftlichen Provinzial- (Centralbezirks-) Vereine und sonstige Korporationen und Vereine ist in einer besonderen Anlage des Erlasses vom 20. Dezember 1882 (s. E.-V.-Bl. 1883 S. 6—10, abgeändert durch den Erlaß vom 29. Dez. 1885 (s. E.-V.-Bl. 1886 S. 3 — 9), festgestellt. Die Art und Weise der Wahl der Mitglieder und Stellvertreter derjenigen Handelskammern (kaufmännischen Korporationen), landwirthschaftlichen Provinzial- (Centralbezirks-) Vereine und sonstige Korporationen

eisenbahnräthe werden aus Vertretern des Handelsstandes, der Industrie, der Land- und Forstwirthschaft zusammengesetzt. Die Mitglieder, sowie die im Falle der Behinderung von Mitgliedern eintretenden Stellvertreter werden von den Handelskammern, kaufmännischen Korporationen und den landwirthschaftlichen Provinzialvereinen (Centralbezirksvereinen), sowie von anderen durch die Minister der öffentlichen Arbeiten, für Handel und Gewerbe und für Landwirthschaft, Domainen und Forsten zu bestimmenden Korporationen und Vereinen auf drei Jahre gewählt. Die Zahl der Mitglieder und Stellvertreter, sowie deren Vertheilung auf die verschiedenen Interessentenkreise bestimmen die Minister der öffentlichen Arbeiten, für Handel und Gewerbe und für Landwirthschaft, Domainen und Forsten. Wo der Bezirk einer Staatseisenbahn-Direktion außerpreußisches Gebiet — innerhalb des Deutschen Reiches — umfaßt, können auf den Wunsch der betheiligten wirthschaftlichen Kreise unter Zustimmung der betreffenden Regierung auch aus diesem Gebiet Vertreter des Handelsstandes, der Industrie oder der Land- und Forstwirthschaft zur Theilnahme an den Verhandlungen des Bezirkseisenbahnrathes zugelassen werden. Die Anzahl derselben und die Art

---

und Vereine, welche eine jede für sich ein oder mehrere Mitglieder zu wählen berechtigt sind, bleibt den einzelnen Körperschaften überlassen. Soweit zwei oder mehrere Handelskammern gemeinschaftlich Ein Mitglied zu wählen haben, erfolgt die Wahl — mangels einer Verständigung der Handelskammern — durch Delegirte, welche die Handelskammern aus ihrer Mitte mit Vollmacht zur Ausübung der Stimmberechtigung zu entsenden haben. Die Leitung der Wahl und die Bestimmung des Wahlortes geschieht durch den Oberpräsidenten einer der Provinzen, in welcher die Handelskammern ihren Sitz haben, oder den von demselben ernannten Stellvertreter. Die Bestimmung der jeder Handelskammer und jeder kaufmännischen Korporation zukommenden Stimmenzahl erfolgt vor jeder Wahl durch den Oberpräsidenten nach Verhältniß der veranlagten oder fingirten Gewerbesteuerbeträge, welche für die Wähler der Mitglieder jeder Handelskammer das Beitragsverhältniß zu den Kosten der Handelskammer bestimmen (Gesetz vom 24. Febr. 1870, G.-S. S. 134 § 23), bei den kaufmännischen Korporationen nach Maßgabe der auf die Mitglieder einer jeden derselben veranlagten Gewerbesteuer. Gewählt ist, wer die absolute Majorität der abgegebenen Stimmen erhält, bei Stimmengleichheit entscheidet das Loos. Der Stellvertreter ist aus der Mitte derjenigen Handelskammern (kaufmännischen Korporationen) zu wählen, aus deren Kreise das Mitglied nicht gewählt ist. Für jedes Mitglied der Bezirkseisenbahnräthe ist Ein Stellvertreter zu wählen. Denjenigen Körperschaften, welche mehr als Ein Mitglied zu wählen haben, bleibt eine Beschränkung der Zahl der Stellvertreter überlassen.

Durch die Erlasse der Minister für Handel ꝛc., der öffentlichen Arbeiten und für Landwirthschaft ꝛc. vom 15. Mai 1884 (E.-V.-Bl. 1884 S. 257) und vom 19. September 1884 (a. a. O. S. 366) sind in gleicher Weise Bezirkseisenbahnräthe für die Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau bezw. Altona errichtet worden, über deren Zusammensetzung a. a. O. S. 258 bezw. S. 366 Bestimmung getroffen ist.

ihrer Einladung bestimmt der Minister der öffentlichen Arbeiten.[73]) Jeder Bezirkseisenbahnrath kann[73a]) zur Vorbereitung seiner Berathungen einen ständigen Ausschuß aus seiner Mitte bestellen.

Der Bezirkseisenbahnrath ist von der betreffenden Staatseisenbahn-Direktion in allen die Verkehrsinteressen des Bezirks oder einzelner Distrikte desselben berührenden wichtigen Fragen zu hören. Namentlich gilt dies von wichtigeren Maßregeln bei der Feststellung oder Abänderungen der Fahrpläne und der Tarife.[73b]) Der Bezirkseisenbahnrath kann in Angelegenheiten der vorbezeichneten Art auch selbstständig Anträge an die Staatseisenbahn-Direktion richten und von dieser Auskunft verlangen. Wenn die Eisenbahn-Direktion wegen Gefahr im Verzuge ohne vorherige Anhörung des Bezirkseisenbahnrathes wichtigere zur Beirathszuständigkeit des letzteren gehörige Maßregeln getroffen hat, so muß sie hiervon dem ständigen Ausschusse (s. oben) und dem Bezirkseisenbahnrathe bei deren nächstem Zusammentritt Mittheilung machen.

Der Geschäftsgang des Bezirkseisenbahnrathes und des Ausschusses, sowie die Organisation des letzteren wird durch ein von dem Minister der öffentlichen Arbeiten zu genehmigendes Regulativ, welches der Bezirkseisenbahnrath entwirft, geordnet. Das Regulativ hat auch die erforderlichen Bestimmungen über den Vorsitz im Bezirkseisenbahnrath und Ausschuß, sowie über die periodischen Sitzungen des ersteren zu treffen.[74]) Es muß eine wenigstens zweimal im Jahre stattfindende

---

[73]) Die Zulassung erstreckt sich übrigens nicht auf außerdeutsche Vertreter. (Vgl. Motive Anl. Bd. 1 Der Verh. d. Abg.-Hauses Nr. 18 S. 704. Anl. Bd. 2 Nr. 211 S. 1894 u. 1914. Verh. d. Abg.-Hauses 2. Berathg. S. 1554.) Die Handelskammern, wirthschaftlichen Körperschaften und Vereine außerpreußischer Gebiete des deutschen Reiches, deren Vertreter und Stellvertreter auf Grund dieser Bestimmung zu den Bezirkseisenbahnräthen zuzulassen sind, sind in dem Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 4. Januar 1883 (E.-V.-Bl. 1883 S. 3. 4) bezeichnet. Die Zulassung erfolgt nicht unter Beschränkung auf eine Zeitdauer, ist also von der dreijährigen Wahlperiode nicht abhängig und erreicht nur dann ihr Ende, wenn in Folge von Aenderungen der Direktionsbezirke die gesetzlichen Voraussetzungen, von welchen die Zulassung außerpreußischer Theilnehmer abhängt, weggefallen sind. (Erl. v. 26. Januar 1886 II. b. T. 443.) Die außerpreußischen Mitglieder sind zur Theilnahme an der Wahl des Landeseisenbahnraths nicht befugt. (Komm.-Bericht a. a. O. Anl. Bd. 2 Nr. 211 S. 1914.)

[73a]) Die Bestellung des Ausschusses ist also nicht obligatorisch. Anders beim Landeseisenbahnrath (§ 5 u. 13 d. Ges. s. S. 165 u. Anm. 25).

[73b]) Ueber die Folgen der Uebergehung s. Anm. 27 S. 165.

[74]) Die Regulative, betr. den Geschäftsgang der Bezirkseisenbahnräthe und ihrer ständigen Ausschüsse, sowie die Organisation der letzteren stimmen im Wesentlichen für sämmtliche Direktionsbezirke überein und sind durch den Erlaß des Min. der öff. Arb. v. 29. April 1883 II. T. b. 2293 genehmigt worden. Als Beispiel ist von Micke a. a. O. 338—341 das Regulativ des Bezirkseisenbahnraths Berlin mitgetheilt.

Zusammenberufung des Bezirkseisenbahnrathes anordnen.[74a]) Den Sitzungen des Bezirkseisenbahnrathes können auf Einladung des Präsidenten der Staatseisenbahn-Direktion auch Vertreter anderer Eisenbahnverwaltungen oder Staatsbehörden beiwohnen. Erachtet der Bezirkseisenbahnrath bei seiner Beschlußfassung Vorerhebungen für erforderlich, so erfolgen dieselben durch die betreffende Staatseisenbahn-Direktion. Die Mitglieder der Bezirkseisenbahnräthe erhalten behufs Theilnahme an der Sitzung freie Fahrt in beliebiger Wagenklasse für die Reisen nach und von dem Orte des Sitzung.[74b]) Jeder in der Person eines Mitgliedes des Bezirkseisenbahnrathes oder des Landeseisenbahnrathes eintretende Umstand, durch welchen dasselbe zur Bekleidung öffentlicher Aemter dauernd oder auf Zeit unfähig wird, ebenso wie die Eröffnung des Konkurses über das Vermögen solcher Mitglieder, hat das Erlöschen der Mitgliedschaft zur Folge. Scheidet aus dieser Veranlassung oder durch Tod oder Verzicht ein Mitglied vor Ablauf der Periode, für welche dasselbe gewählt oder berufen ist, aus, so ist für den Rest der Periode ein neues Mitglied zu wählen bezw. zu berufen.

C. Die Königlichen Eisenbahn-Betriebsämter.

Firma und Sitz derselben werden durch landesherrlichen Erlaß festgestellt (§ 7 Alin. 2 Satz 2 d. Organisation).[75]) Die Eisenbahn-

---

[74a]) Motive S. 704 z. § 7. Die beiden obligatorischen (ordentlichen) Sitzungen sind also regulativmäßig anzuordnen und werden von der betr. Königlichen Eisenbahndirektion berufen. Außerdem können nach Bedürfniß außerordentliche Sitzungen stattfinden, welche die Königl. Direktion auf Grund eigenen Beschlusses oder Beschlusses des Bezirkseisenbahnrathes oder Antrags des Ausschusses beruft.

[74b]) s. Anm. 58 S. 178. Die Berechtigung zur freien Fahrt erstreckt sich auch auf die Privatbahnen. Für die Staatsbahnen werden Freifahrtsscheine ertheilt, für die Privatbahnen die Fahrgelder erstattet. (Erl. v. 11. März 1883 II. T. b. 1383.) Die Berechtigung geht nur nach und vom Ort der Sitzung und auf die zwischen dem Wohn- und Sitzungsort liegende Strecke (Erl. v. 13. April 1883 II. b. T. 2094); für Mitglieder, welche zugleich Landtagsabgeordnete sind, auch auf die Strecke zwischen Berlin und dem Sitzungsort (Erl. v. 28. Mai 1883 II. b. T. 3075). Die Wahl zwischen mehreren Staatsbahn-Routen steht den Mitgliedern frei (Erl. v. 8. Nov. 1883 II. b. T. 6392.)

[75]) Alle in Folge der Betriebseröffnung neuer Strecken oder aus sonstigen Gründen nothwendig werdenden Abänderungen der Bezirke der Betriebsämter sind ausnahmslos, also auch in denjenigen Fällen, in welchen es sich um Strecken handelt, die nur für den Güterverkehr bestimmt sind, durch besondere Verfügung festzusetzen und durch Aufnahme der letzteren in den Deutschen Reichs- und Preuß. Staatsanzeiger, das Eisenbahnverordnungsblatt und die Amtsblätter derjenigen Königlichen Regierungen, in deren Bezirken sich die betreffenden Aenderungen vollziehen, bekannt zu machen. Ob und inwieweit dabei außerdem noch eine besondere Benachrichtigung der obersten Reichs- und Staatsbehörden stattzufinden hat, ist in jedem einzelnen Falle zu prüfen und nach der konkreten Gestaltung desselben zu entscheiden. [Erl. v. 21. Oktbr. 1881 II b (a) 13983.] Vgl. ferner den Erl. v.

betriebsämter werden mit einem Betriebsdirektor als Vorstand und der erforderlichen Anzahl ständiger Hilfsarbeiter besetzt, von welchen einer mit der ständigen Vertretung des Betriebsdirektors von dem Minister beauftragt wird (§ 17 der Organisation). Die Geschäfte der Eisenbahn-Betriebsämter werden von dem Betriebsdirektor oder durch den von ihm mit der Bearbeitung beauftragten Hilfsarbeiter erledigt. Dem Betriebsdirektor obliegt die Sorge für den ordnungsmäßigen Geschäftsgang und Betrieb im allgemeinen, insbesondere ist derselbe für die sach- und ordnungsmäßige Vertheilung der Geschäfte, wie für alle diejenigen Verfügungen und Erklärungen des Betriebsamtes, welche zu seiner Mitzeichnung gelangen, nach Form und Inhalt verantwortlich. Den ständigen Hilfsarbeitern des Betriebsamtes obliegt die Verantwortung für die sachgemäße Erledigung der ihnen zur Bearbeitung überwiesenen Geschäfte.[75a]) Für die Verbindlichkeit der von den Eisenbahn-Betriebsämtern abzugebenden schriftlichen Erklärungen genügt die Unterschrift des Betriebsdirektors oder eines der ständigen Hilfsarbeiter des Betriebsamtes. Die Geschäftsordnung der Eisenbahn-Betriebsämter wird von dem Minister festgestellt (§ 18 d. Organisation.)[76]).

---

6. Januar 1881 (E.-V.-Bl. S. 20), betr. die Beschaffung und Ueberweisung von Dienstsiegeln und Dienststempeln an die Behörden und Dienststellen der Staatseisenbahnverwaltung.

[75a]) In dem Erlasse v. 22. Novbr. 1884 (E.-V.-Bl. S. 421) sind nähere Anweisungen über die Durchführung einer unausgesetzten eingehenden Ueberwachung des Betriebsdienstes und der für die Sicherheit desselben erlassenen Vorschriften enthalten, insbesondere über die bezüglichen Funktionen des Betriebsamtsmitgliedes, welchem die spezielle technische Leitung des Betriebs obliegt. — Dadurch werden aber die dem Betriebsdirektor in der Organisation der Staatseisenbahnverwaltung zugewiesenen Rechte und Pflichten nicht berührt. [Erl. v. 19. Dezbr. 1884 II a (b) 20896 b].

[76]) Für die Königl. Eisenbahn-Betriebsämter sind zwei Geschäftsordnungen ergangen, von welchen sich die eine v. 4. Febr. 1880 auf die Geschäftsführung für die laufende Verwaltung, die andere v. 13. Oktober 1884 auf die Leitung des Baus neuer Bahnstrecken bezieht:

I. Geschäftsordnung für die Königl. Eisenbahnbetriebsämter. Vom 4. Febr. 1880 (E.-V.-Bl. S. 103): Der Geschäftsumfang, die Kompetenz und die Geschäftsführung der Eisenbahn-Betriebsämter regeln sich nach den Bestimmungen der unter dem 24. Nov. 1879 Allerhöchst genehmigten Organisation der Staatseisenbahnverwaltung, nach dieser Geschäftsordnung und den von dem Ressortminister oder mit Genehmigung desselben von den Königlichen Direktionen getroffenen Anordnungen. Die Eisenbahn-Betriebsämter zeichnen alle von ihnen ausgehenden Schriftstücke unter ihrer, durch landesherrlichen Erlaß festgesetzten Firma (§ 7 der Organisation). Auf den Reinschriften wird die Verwaltungsangehörigkeit durch die gedruckte oder geschriebene entsprechende Ueberschrift „Eisenbahn-Direktionsbezirk Hannover ꝛc.“ [a])

---

[a]) Erl. v. 23. Februar 1880 II 1342. Da an mehreren Orten, wie bisher Kommissionen, so künftig Betriebsämter fungiren werden, welche von ein und derselben Direktion ressortiren, so bedarf es in diesen Fällen auf den von den betreffenden Betriebsämtern aus-

ersichtlich gemacht.[b]) Die Eisenbahn-Betriebsämter berichten an den Ressortminister nur in Folge besonderen Auftrags. Die Berichte müssen an der Seite den Namen des Referenten beziehungsweise Korreferenten enthalten und werden unter Briefumschlag der vorgesetzten Direktion übermittelt. Wird direkte Einsendung des Berichts erfordert, so ist der vorgesetzten Direktion Abschrift desselben einzureichen. Die Eisenbahn-Direktionen sind vorgesetzte Behörde nicht allein der Eisenbahn-Betriebsämter, sondern auch ihres Vorstandes und der bei denselben angestellten und beschäftigten Hilfsarbeiter. Die an die Betriebsämter gelangenden, zur Kompetenz der Direktion gehörenden Angelegenheiten sind derselben kurzer Hand mit den etwa geeigneten Bemerkungen vorzulegen. Die Betriebsämter haben ihren wechselseitigen Requisitionen Folge zu geben. Anträge und Beschwerden, welche zur Kompetenz eines anderen Betriebsamtes gehören, sind mit den etwaigen Erhebungen kurzer Hand an dasselbe abzugeben. Differenzen unter den Betriebsämtern werden der vorgesetzten Direktion zur Entscheidung vorgetragen. Konferenzen mehrerer oder sämmtlicher, einer Direktion unterstellten Betriebsämter untereinander sind nur bei Zusammenberufung durch den Präsidenten der Direktion bezw. mit dessen Zustimmung zulässig. Die Befugniß der Betriebsämter zur Ausübung der Disziplinarstrafgewalt beschränkt sich auf ihren Geschäftsbezirk bezw. auf die zu demselben gehörigen Beamten. Den nicht zu seinem Bezirk gehörenden Beamten ist das Betriebsamt nur in soweit Weisungen zu ertheilen befugt, als dieselben innerhalb seines Bezirks dienstliche Funktionen auszuüben haben. Wird diesen Weisungen nicht Folge geleistet, so kann den Zuwiderhandelnden die Dienstausübung untersagt werden. Sämmtliche Dienststellen und Beamten des ganzen Verwaltungsbezirks der Direktion sind verpflichtet, den Eisenbahn-Betriebsämtern auf Erfordern dienstliche Auskunft zu ertheilen. Mittheilungen und Anzeigen an ein Betriebsamt sind auch von denjenigen Dienststellen, welche nicht zu dem Geschäftsbereich desselben gehören, in Berichtsform zu erstatten.[c]) Diese Bestimmungen finden auch auf das Verhältniß zu den Betriebsämtern angrenzender Direktionsbezirke Anwendung.

Die Betriebsämter bestehen aus einem Betriebsdirektor als Vorstand und den erforderlichen ständigen Hilfsarbeitern. Der Betriebsdirektor ist Vorgesetzter sämmtlicher Beamten, welche bei oder unter dem Betriebsamte beschäftigt werden. Die ständigen Hilfsarbeiter des Betriebsamtes[d]) sind Dienstvorgesetzte sämmtlicher Beamten des Geschäftsbezirks, jedoch mit Ausschluß der Bau- und Betriebsinspektoren, der Eisenbahnbaumeister, Maschineninspektoren, Maschinenmeister und Telegrapheninspektoren. Die Ausübung der Disziplinarstrafgewalt steht nur dem Betriebsdirektor zu. Die den Betriebsämtern etwa zugetheilten nicht ständigen Hilfsarbeiter haben die Befugnisse der ständigen Hilfsarbeiter nur dann, wenn sie mit der Vertretung eines solchen beauftragt sind.[e]) Der Betriebsdirektor hat dafür zu sorgen, daß die ganze Bahnstrecke des Bezirks von ihm oder den Hilfsarbeitern des Be-

---

gehenden Schriftstücken außer dem Vermerk, durch welchen nach § 2 der Geschäftsordnung für die Betriebsämter die Verwaltungsangehörigkeit der letzteren durch Beisetzung des Bezirks der vorgesetzten Direktion ersichtlich zu machen ist, noch eines besonderen Zusatzes, welcher die zu dem Bezirk des Betriebsamtes gehörigen Strecken angiebt.

[b]) Erl. v. 2. Mai 1880 (E.-V.-Bl. S. 266), betr. die unrichtige oder unvollständige Anwendung der Firma Seitens der Königl. Eisenbahn-Betriebsämter. — Erlaß vom 20. März 1880 II b (a 3666 betr. den Zusatz rechts- bezw. linksrheinisch für die den Königl. Eisenbahn-Direktionen zu Köln unterstellten Eisenbahn-Betriebsämter.

[c]) Erl. v. 5. Jan. 1883 II a (b) 18920. Auch die Hauptwerkstätten gehören zu denjenigen Dienststellen, welche, wenngleich der Direktion unmittelbar unterstellt, doch auch innerhalb der in ihren Dienstbereich fallenden Betriebsamtsbezirke dienstliche Funktionen auszuüben und daher den in dieser Beziehung an sie ergehenden Aufträgen des zuständigen Betriebsamtes Folge zu leisten haben.

[d]) wozu auch die Maschinen-Inspektoren gehören, welche am Sitze des betr. Amtes die maschinentechnischen Angelegenheiten bearbeiten. Erl. vom 3. April 1882 II P a (b) 2326.

[e]) und zwar für die Dauer der Vertretung mit den Befugnissen des vertretenen Beamten (Erl. v. 2. Juli 1885 II a (b) P 5297.

triebsamts monatlich mindestens einmal revidirt wird.[f]) Ueber jede Revision ist ein Revisionsbefund zu den Akten zu bringen. Die Hilfsarbeiter bedürfen zu Dienstreisen der vorherigen Zustimmung des Betriebsdirektors. Zu mündlichen Anordnungen auf der Strecke sind nur die ständigen Hilfsarbeiter des Betriebsamtes oder deren Stellvertreter befugt. Ueber die getroffenen Anordnungen ist thunlichst bald eine bezügliche Notiz zu den Akten zu bringen. Verfügungen, zu welchen sich die Hilfsarbeiter des Betriebsamtes von Amtswegen veranlaßt sehen, sind nur nach Rücksprache mit dem Betriebsdirektor event. unter seiner Mitzeichnung zu erlassen. Bei Gefahr im Verzuge darf zwar hiervon abgesehen werden, dem Betriebsdirektor ist jedoch von der erlassenen Verfügung nachher baldthunlichst Mittheilung zu machen. Mündlichen Anordnungen des Präsidenten, der Abtheilungsdirigenten und der Mitglieder der Direktion ist überall Folge zu leisten und über das dieserhalb Veranlaßte sofort der Direktion zu berichten. Die Vertretung des Betriebsdirektors erfolgt durch den ein für allemal von dem Minister damit beauftragten ständigen Hilfsarbeiter und falls auch dieser verhindert ist, durch denjenigen ständigen Hilfsarbeiter, welcher in dem Amte als solcher der Dienstälteste ist. Der Betriebsdirektor regelt den Geschäftsgang des Betriebsamts und setzt die ressortmäßige Geschäftsvertheilung fest. Abschrift desselben ist dem Präsidenten der Direktion einzureichen. Der Betriebsdirektor ist berechtigt, sich selbst, sowie die beim Betriebsamt angestellten oder beschäftigten Hilfsarbeiter auf acht Tage zu beurlauben. Bei längerer als dreitägiger Beurlaubung ist jedoch dem Direktionspräsidenten vorher Anzeige zu machen, welcher nach seinem Ermessen den Urlaub beanstanden kann.[g]) Die Vertretung der Hilfsarbeiter wird, wenn die Abwesenheit oder Verhinderung acht Tage nicht überschreitet, durch den Betriebsdirektor, sonst durch den Präsidenten der Direktion geregelt.[h]) Im Uebrigen liegen dem Betriebsdirektor besonders ob: 1. Die Bearbeitung der Personalien der Beamten der Geschäftsbureaux des Betriebsamts, der Betriebskasse und der Bahn- und Betriebskontroleure, soweit dieselben nicht bestimmungsmäßig durch die Direktion erfolgt, 2. die Verhängung von Geldstrafen innerhalb der gesetzlichen Grenzen, sowie die Anträge auf Verhängung von Geldstrafen, deren Höhe seine bezw. die Kompetenz des Betriebsamtes übersteigt, und die Anträge auf Einleitung des förmlichen Disziplinarverfahrens, 3. die Anträge auf Gewährung und, innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen, die Bewilligung von Unterstützungen und Remunerationen, 4. die Bewilligung von Urlaub bis zu 4 Wochen nebst freier Fahrt und die Anträge auf Gewährung von längerem Urlaub, 5. die außerordentliche Revision der Betriebskasse, welche unter Zuziehung des Kassendezernenten alljährlich einmal vorzunehmen ist.[i])

---

f) Erl. v. 9. März 1883 (E.-V.-Bl. S. 54) betr. die Revision der Betriebsamtsbezirke durch Kommissarien der Königlichen Eisenbahn-Direktion — Erl. v. 4. Sept. 1880 (E.-V.-Bl. S. 445), betr. Revision der Bahnstrecken und Betriebsmittel, u. Erl. v. 9. Juli 1883 (E.-V.-Bl. S. 138), betr. Revision der Werkstätten- und Materialien-Verwaltungen, sowie der im Betrieb und in Reparatur befindlichen Betriebsmittel. Vgl. noch Erlaß vom 26. September 1884 II b (a) 15 808.

g) Die beschränkenden Bestimmungen bezüglich der Ertheilung von Urlaub an Hilfsarbeiter bei den Betriebsämtern Seitens der Betriebsdirektoren finden auch auf die nicht in der Stellung von Hilfsarbeitern befindlichen, im Betriebsamtsbezirke angestellten oder beschäftigten Betriebs-, Bau- oder Maschineninspektoren, sowie auf die Regierungsbau- und Maschinenmeister Anwendung. Hiernach sind fortan auch diese, wie überhaupt sämmtliche im Direktionsbezirke angestellte oder beschäftigte höhere technische Beamten zu denjenigen Beamten zu rechnen, denen die Präsidenten der Königlichen Eisenbahn-Direktionen in Gemäßheit des § 4 Nr. 3 der Geschäftsordnung für die Königlichen Eisenbahn-Direktionen vom 4. Februar 1880 (E.-V.-Bl. S. 97 ff.) Urlaub bis zur Dauer von 4 Wochen zu ertheilen befugt sind. (Erl. v. 6. Oktober 1883. E.-V.-Bl. S. 192.)

h) Vorstehendes gilt auch für die Regelung der Vertretung. (Erl. vom 21. Februar 1885. E.-V.-Bl. S. 29.)

i) Auch diese unter 1—5 dem Betriebsdirektor besonders obliegenden Geschäfte sind unter der Firma des Betriebsamtes zu erledigen. (E.-V.-Bl. S. 196.)

Der Betriebsdirektor bezeichnet generell oder speziell diejenigen Sachen, deren Erledigung er sich selbst vorbehält, und in welchen er die Verfügungen — event. nach Vortrag in den gemeinsamen Besprechungen mit den Hilfsarbeitern des Betriebsamtes oder nach Rücksprache mitzeichnen will. Er ist befugt, von der Geschäftsvertheilung (§ 9) abzuweichen, auch formelle und unter Uebernahme der alleinigen geschäftlichen Verantwortlichkeit, materielle Aenderungen in den Verfügungen der Hilfsarbeiter vorzunehmen. Er hat dafür Sorge zu tragen, daß die letzteren von dem in ihrem Geschäftskreis ohne ihre Mitwirkung Verfügten, sowie von der Gesammtlage der Geschäfte in laufender Kenntniß gehalten werden. Dem Ermessen des Betriebsdirektors bleibt überlassen, periodisch oder in einzelnen Fällen, gemeinsame Besprechungen mit den Hilfsarbeitern des Betriebsamtes über hierzu geeignete Angelegenheiten zu veranstalten. Für die Verantwortlichkeit im Sinne der Organisation ist die Zeichnung im Konzept maßgebend. Dem Dezernenten dürfen nur solche Geschäfte zur selbstständigen Erledigung überwiesen werden, deren Prüfung durch den Vorstand des Betriebsamtes weder durch die prinzipielle oder materielle Bedeutung, noch auch deshalb geboten ist, um die Uebersicht desselben über seinen Verwaltungskreis nicht zu beeinträchtigen. Die dem Betriebsdirektor für die sach- und ordnungsgemäße Erledigung der Geschäfte obliegende Verantwortlichkeit erstreckt sich insbesondere auch auf die sachgemäße Vertheilung der Geschäfte. Für die aktenmäßige Erledigung der von ihnen bearbeiteten Angelegenheiten sind die Dezernenten und Kodezernenten in jedem Falle verantwortlich. Kassensachen unterliegen im Konzept der Mitzeichnung des Kassendezernenten, welcher dadurch die Verantwortung für die richtige Buchung der Einnahmen und Ausgaben und für die Einhaltung der durch die betreffenden Etats oder sonstigen Vorschriften für die Ausgaben gezogenen Grenzen übernimmt. Finden hierbei Meinungsverschiedenheiten statt, so verbleibt es bei der Entscheidung des Betriebsdirektors. Für die Justifikation der Zahlungen ist der Kassendezernent nicht verantwortlich, er ist aber berechtigt und verpflichtet, bei obwaltenden Bedenken auf die Entscheidung des Betriebsdirektors zu provoziren. Im Uebrigen liegt dem Kassendezernenten die spezielle Aufsicht und Kuratel über die Betriebskasse und die sonstigen Kassen des Bezirks, sowie über die bei denselben angestellten Beamten ob. Vor Anstellung der Kassenbeamten ist der Kassendezernent zu hören, die ordentlichen Revisionen der Betriebskasse werden von dem Kassendezernenten, die außerordentlichen unter Zuziehung des letzteren von dem Betriebsdirektor vorgenommen (§ 9 Nr. 5). Alle Angelegenheiten, welche den Abschluß von Verträgen, die Führung von Prozessen und verwaltungsgerichtlichen Streitsachen oder zweifelhafte Rechtsfragen betreffen, unterliegen nach näherer Bestimmung des Betriebsdirektors im Konzept der Mitzeichnung des mit der Bearbeitung der Rechtsangelegenheiten beauftragten Dezernenten.[k] Derselbe übernimmt damit die Verantwortung für die formelle Rechtsgiltigkeit aller Rechtsakte, durch welche für die Verwaltung Rechte erworben oder aufgegeben und Pflichten übernommen werden sollen, sowie für die eingehende Prüfung der Rechtsfragen nach den geltenden Gesetzen und Rechtsgrundsätzen. Schriftliche Gutachten können von dem Dezernenten für die Bearbeitung der Rechtsangelegenheiten nur unter Mitzeichnung des Betriebsdirektors verlangt werden. Meinungsverschiedenheiten zwischen den Hilfsarbeitern untereinander entscheidet der Betriebsdirektor, welchem in zweifelhaften Fällen unbenommen bleibt, die Sache der Direktion zur Entscheidung vorzutragen. Den Dezernenten bleibt überlassen, ihre abweichende Meinung in Koncept zu den Akten zu vermerken. Die Reinschriften werden von dem Betriebsdirektor oder von dem, von ihm damit beauftragten Hilfsarbeiter, in Kassensachen außerdem noch von dem Kassendezernenten unterzeichnet. Berichte an den Minister und die Direktion, und die an die Provinzialbehörden gerichteten Schreiben sind im Konzept und in der Reinschrift von dem Betriebsdirektor zu vollziehen.

---

k) Dessen Zuziehung nicht erst beim förmlichen Abschlusse von Verträgen 2c., sondern bereits bei den vorbereitenden Verhandlungen zu erfolgen hat. (Erlaß vom 16. Mai 1885 IIa 8085.)

II. Geschäftsordnung für die mit der Leitung des Baues neuer Bahnstrecken befaßten Königlichen Eisenbahn-Betriebsämter. Vom 13. Oktober 1884 (E.-V.-Bl. S. 381): Die nachstehenden Bestimmungen finden auf den Bau derjenigen neuen Bahnstrecken Anwendung, deren Ausführung nicht den Königlichen Eisenbahn-Direktionen unmittelbar vorbehalten wird und demgemäß den Königlichen Eisenbahn-Betriebsämtern obliegt. Im Uebrigen regeln sich Geschäftsumfang, Zuständigkeit und Geschäftsführung der bauleitenden Betriebsämter nach den Bestimmungen der unter dem 24. November 1879 Allerhöchst genehmigten Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung und der auf Grund derselben erlassenen Geschäftsordnung vom 4. Februar 1880 sowie den von dem Ressortminister oder mit Genehmigung desselben von den Königlichen Eisenbahn-Direktionen getroffenen Anordnungen. Die Anfertigung der generellen und speziellen Vorarbeiten erfolgt, sofern nicht in einzelnen Fällen von dem Ressortminister anderweite Bestimmung getroffen wird, durch die Direktion, welche auch die landespolizeiliche Prüfung des Bauprojekts herbeiführt und die Festsetzung desselben beantragt. Bei der landespolizeilichen Prüfung des Projekts hat sich das bauleitende Betriebsamt zu betheiligen. In gleicher Weise hat auch die Direktion die landespolizeiliche Revision der fertig gestellten Bahnstrecken herbeizuführen und die Eröffnung des Betriebes zu beantragen. Der Abschluß der Verträge mit den Interessenten wegen Erfüllung derjenigen Vorbedingungen, von welchen der Bau neuer Bahnstrecken, sei es durch Gesetz oder besonderes Uebereinkommen, abhängig gemacht ist, bleibt in jedem Falle der Direktion vorbehalten. Die Erledigung und Regelung aller den Grunderwerb betreffenden Angelegenheiten einschließlich der Anfertigung der Grunderwerbspläne und Register sowie der Ausführung der definitiven Vermessung wird von dem bauleitenden Betriebsamte bewirkt. Neben der Aufstellung des Baudispositionsplanes und Haupt-Kostenanschlages liegt dem bauleitenden Betriebsamte die Bearbeitung der Spezial-Bauprojekte ob, mit Ausnahme der Projekte für: a) Normalkonstruktionen, b) Bahnhöfe und Haltestellen, c) Empfangs- und Dienstwohn-Gebäude und deren Nebengebäude, d) Brücken, Viadukte, Wege-Unter- und Ueberführungen, sofern die lichte Weite der einzelnen Oeffnungen 6 Meter übersteigt, e) Tunnel- und andere außergewöhnliche Anlagen. Die Bearbeitung der vorstehend unter a bis e bezeichneten Projekte erfolgt durch die Direction, geeigneten Falls nach Anhörung des bauleitenden Betriebsamtes. Die erforderlichen Spezial-Kostenanschläge werden durch das bauleitende Betriebsamt aufgestellt, soweit sich die Direktion nicht die Bearbeitung derselben in einzelnen besonderen Fällen vorbehält. Die Revision und Vorlage des Baudispositionsplanes sowie derjenigen Bauprojekte und Kostenanschläge, welche der höheren Genehmigung bedürfen, bleibt der Direktion vorbehalten; ebenso liegt derselben die Revision und Festsetzung aller sonstigen Bauprojekte und Kostenanschläge ob, welche a) Geleiseanlagen betreffen, insoweit dieselben nicht in den im § 5 unter b bezeichneten Projekten enthalten sind, b) sich auf Bauten beziehen, deren Kosten voraussichtlich den Betrag von 10 000 Mark übersteigen werden, und welche c) in der Direktion bearbeitet worden sind. Die Revision und Festsetzung aller übrigen Projekte und Kostenanschläge erfolgt durch das bauleitende Betriebsamt. Die Beschaffung der Oberbaumaterialien mit Ausnahme des Bettungsmaterials, sowie die Beschaffung der Signalvorrichtungen, der Betriebsmittel und der Werkstattseinrichtungen bleibt der Direktion vorbehalten. Die Beschaffung der übrigen zur Bauausführung erforderlichen Materialien sowie die Verdingung der Bauarbeiten wird durch das bauleitende Betriebsamt veranlaßt. Das bauleitende Betriebsamt ist ermächtigt zum Abschluß freihändiger Lieferungs- und Arbeitsverträge, deren Gegenstand den Werth von 50 000 Mark nicht übersteigt, sowie zur Zuschlagsertheilung in öffentlichen Submissionen bei Objekten — jedes Loos für sich gerechnet — von 150 000 Mark und darunter. Ueber die hiernach freihändig abgeschlossenen Lieferungs- und Arbeitsverträge hat das bauleitende Betriebsamt der vorgesetzten Direktion nach näherer Anweisung derselben periodische Rapporte vorzulegen. Neben der Organisation der Bureaus, Führung der Bücher ꝛc. liegt dem bauleitenden Betriebsamt insbesondere auch die

Für die Vermittelung des geschäftlichen Verkehrs der Eisenbahn-Betriebsämter sind die Eisenbahn-Betriebskassen und das Betriebsbureau bestimmt. Die Eisenbahn-Betriebskasse besorgt den gesammten Geldverkehr, sowie die Verrechnung der Einnahmen und Ausgaben des Betriebsamtes.[76a]) Die Geschäftsordnung für dieselbe wird von dem Minister festgestellt.[76b]) Insoweit Betriebskassen nicht errichtet sind, werden die denselben zugewiesenen Geschäfte nach näherer Bestimmung des Ministers von der Hauptkasse bezw. von den Stationskassen der betreffenden Eisenbahn-Direktion mit wahrgenommen.[76c])

Den Betriebskontroleuren obliegt die Beaufsichtigung und Revision des Fahr- und Stationsdienstes, den Verkehrskontroleuren[76d]) die Be-

---

gesammte Rechnungslegung und die Abwickelung des Baufonds ob. Die Bestellung der erforderlichen Regierungs-Baumeister und -Bauführer erfolgt durch die Direktion, die Annahme des übrigen Beamtenpersonals, insoweit es nicht von der Direktion zugetheilt wird, durch das bauleitende Betriebsamt. Unterstützungen können von dem bauleitenden Betriebsamte bis zum Betrage von 150 Mark bewilligt werden; die Gewährung höherer Unterstützungen sowie von Remunerationen bleibt der Direktion bezw. dem Ressortminister vorbehalten. Berichte des bauleitenden Betriebsamtes an die vorgesetzte Direktion über die der höheren Genehmigung oder Entscheidung bedürfenden Gegenstände sind in allen denjenigen Fällen, in welchen dies im Interesse der Beschleunigung erwünscht und ohne Beeinträchtigung einer gründlichen Behandlung der Sache angängig erscheint, urschriftlich mit kurzen Randbemerkungen dem Ressortminister vorzulegen.

76a) § 30 al. 5 Org. s. Anm. 89 und 89a S. 199.

76b) s. Anm. 69 S. 184.

76c) § 19 Org. s. Anm. 89 und 89a S. 199.

76d) Erl. v. 16. April 1880. E.-V.-Bl. S. 258. Die Meldungen der Dienststellen über Unregelmäßigkeiten im Personen-, Gepäck- und Güterverkehr sind weder direkt an den Verkehrskontroleur zu richten, noch von diesem selbstständig zu bearbeiten. Ein solches Verfahren entspricht nicht den Bestimmungen der Organisation, da nach derselben die Verkehrskontroleure den Betriebsämtern nur zur Unterstützung bei Ausübung der Aufsicht über die Handhabung des Expeditionsdienstes innerhalb ihres Bezirks beigegeben, nicht aber mit selbstständigen, nur den Betriebsämtern zustehenden Befugnissen ausgestattet sind. Die Betriebsämter haben daher auch in Verkehrsangelegenheiten die Meldungen der Dienststellen selbst entgegenzunehmen und über die weitere Behandlung Bestimmung zu treffen. Andererseits steht nichts entgegen, daß die Verkehrskontroleure auch fernerhin mit der Untersuchung der gemeldeten Unregelmäßigkeiten beauftragt und, insoweit hierzu nach dem Ermessen der vorgesetzten Direktion zur Vermeidung einer Ueberlastung der Dezernenten des Betriebsamtes ein Bedürfniß vorliegt, ermächtigt werden, die zur Aufklärung des Sachverhältnisses nothwendige Auskunft von den Dienststellen des eigenen und der benachbarten Direktionsbezirke direkt zu erfordern. In allen übrigen Fällen sind die Verfügungen unter der Firma des Betriebsamtes zu erlassen, so daß fortan auch ein schriftlicher Verkehr der Kontroleure untereinander nicht mehr stattfindet. Die den Verkehrskontroleuren unterstellten besonderen Bureaus sind aufgelöst worden. Die von denselben wahrgenommenen Geschäfte werden in dem dem Bureauvorsteher unterstellten Bureau des Betriebsamtes erledigt (Erl. v. 30. Mai 1885. E.-V.-Bl. S. 146).

aufsichtigung und Revision des Expeditions- und Kassendienstes, innerhalb des Bezirks des ihnen vorgesetzten Eisenbahn-Betriebsamtes. Die Stellen der Betriebs- und Verkehrskontroleure können, sofern dem Bedürfnisse dadurch genügt wird, auch in einer Person vereinigt werden.[76e])

D. Die Königlichen Eisenbahn-Baukommissionen.[77])

Firma und Sitz derselben werden durch landesherrlichen Erlaß festgestellt.[77a]) Die Besetzung sowie die Feststellung der Geschäftsordnung erfolgt in jedem einzelnen Falle durch den Minister.[78])

E. Die speziellen Verwaltungszweige.

1) Bahnunterhaltung und Bahnaufsicht[78a]): Die Unterhaltung und Beaufsichtigung der im Betriebe befindlichen Strecken umfaßt die Fürsorge für den guten baulichen Zustand der Strecke nebst allen darauf befindlichen baulichen Anlagen und für die sichere Bewachung der Bahn. Insoweit diese Funktionen nicht von den Eisenbahn-Betriebsämtern wahrgenommen werden können, sind dafür Bauinspektoren[79]) zu bestellen, welchen zugleich innerhalb ihres Geschäftsbereichs die Verwaltung der Bahnpolizei obliegt.[80]) Denselben unter-

---

[76e]) § 20 Org.

[77]) s. Anm. 15 S. 163, ferner Erl. v. 4. Febr. 1880. II. 1372. Wie bereits oben Anm. 15 S. 163 hervorgehoben, besteht nicht die Absicht, die bei einzelnen Verwaltungen zur Zeit bestehende Organisation der Bauverwaltung durch die Errichtung von Baukommissionen ohne Weiteres zu beseitigen, es soll vielmehr in jedem einzelnen Falle der näheren Prüfung und Erwägung vorbehalten bleiben, ob die obere Leitung der Neubauten der Abtheilung III der Direktion zu übertragen, ob eine besondere Abtheilung für den Neubau zu bilden, oder ob endlich Baukommissionen für die verschiedenen Neubaustrecken, eventuell mit welchen Befugnissen und Ressortverhältnissen zu errichten sein werden.

[77a]) § 7 al. 2 Org.

[78]) § 21 Satz 2 Org. s. Bauverwaltung S. 198 und Anm. 86 a — c und 87 S. 198.

[78a]) § 22 Org.

[79]) Eisenbahnbaumeister werden seit dem 1. April 1882 nicht mehr ernannt, es kommen vielmehr von diesem Zeitpunkte ab die höheren bautechnischen Beamten (Regierungs-Baumeister) als Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren zur ersten etatsmäßigen Anstellung. Ueber den Rang derselben s. Erlaß vom 1. Dezember 1879, E.-V.-Bl. 1881 S. 243 und Erl. v. 16. Oktob. 1886, E.-V.-Bl. S. 459. Vgl. auch Erl. v. 10. Oktob. 1886 eod. S. 457 f.

[80]) §§ 63—71. Bahnpolizei-Reglement vom 30. November 1885. Der bei den größeren Verwaltungsbezirken der Staatseisenbahn-Verwaltung zur Zeit bestehenden Einrichtung entsprechend, ist die Wahrnehmung der Geschäfte des Betriebsdienstes, Betriebsmaschinendienstes, der baulichen Unterhaltung und Beaufsichtigung der Bahn den Bezirksbehörden (Betriebsämtern) übertragen. Die hierfür erforderlichen Beamten (Betriebsinspektor, Maschineninspektor, Bauinspektor) sind, sofern sie

geordnet sind die Bahnmeister und die den Bahnmeistern unterstellten Weichensteller, Bahnwärter, Hilfswärter und Streckenarbeiter.

2) Stations- und Zugdienst[80a]): Für den Stations- und Zugdienst sind den Eisenbahn-Betriebsämtern die auf den Stationen und Haltestellen fungirenden Beamten: die Stationsvorsteher, Stationsaufseher, Stationsassistenten, Telegraphisten, Stationsportiers und Nachtwächter, Rangirer[80b]) und Weichensteller, sowie die mit dem Zugbegleitungsdienst betrauten Beamten: die Zugführer, Packmeister, Schaffner, Bremser und Schmierer, nebst dem betreffenden Hilfs- und Arbeiterpersonal untergeordnet.[81])

3) Der Betriebsmaschinendienst[81a]): Der Betriebsmaschinendienst umfaßt die Fürsorge für die genügende und rechtzeitige Vorhaltung der Zugkraft, für die betriebsfähige Erhaltung der Maschinen und Wagen sowohl während als außer der Fahrt und die Regelung und

---

an dem Orte des Betriebsamtes ihren Sitz haben, zugleich als Hilfsarbeiter des Betriebsamtes für die bezüglichen Ressorts in Aussicht zu nehmen. Die Befugniß zur Verfolgung und Bestrafung von Bahnpolizeikontraventionen (s. Abschn. VII) im Sinne des Gesetzes vom 14. Mai 1852 (G.-S. S. 245), bezw. seit 1. Juli 1883 des Gesetzes vom 23. April 1883 (G.-S. 1883 S. 65), der §§ 453 bis 455 der Strafprozeßordnung vom 1. Februar 1877 R.-G.-Bl. S. 253 und des § 6 Nr. 3 des Einführungsgesetzes hierzu vom 1. Februar 1877 (R.-G.-Bl. S. 346) ist indeß zweckmäßig und zur Wahrung eines gleichmäßigen Verfahrens den zuständigen Eisenbahn-Bauinspektoren, auch wenn sie als Hilfsarbeiter eines Betriebsamtes fungiren, zu überlassen, so daß die betreffenden Strafmandate in allen Fällen von dem betreffenden Bauinspektor unter seinem persönlichen Amtscharakter zu erlassen sind. (Erl. v. 4. Februar 1880. II. 1372.) Nachdem durch die Organisation (§§ 16, 22—24) den Eisenbahn-Betriebsämtern auch diejenigen Geschäfte übertragen sind, welche seiner Zeit von den Betriebsinspektoren, Bauinspektoren und den Betriebsmaschinenmeistern als selbstständigen Dienststellen wahrzunehmen waren, sind die Bestimmungen der Erlasse vom 21. Dezember 1875 — II. 23511 — und 17. Februar 1876 — II. 2614 —, durch welche die den bezeichneten Dienststellen zur selbstständigen Erledigung überwiesenen Geschäfte geregelt wurden, in ihrer Anwendung auf diejenigen Bauinspektoren (Eisenbahnbaumeister) und Betriebsmaschinenmeister beschränkt, welche sich nicht am Sitze des Betriebsamtes befinden, und demgemäß als besondere, dem Betriebsamte nachgeordnete Dienststelle beizubehalten sind. Jedoch bleiben die Bestimmungen des Erlasses vom 17. Februar 1876 bezüglich derjenigen Betriebsmaschinenmeister, welchen die Leitung des Betriebsmaschinendienstes für den Bezirk mehrerer Betriebsämter übertragen ist, für den ganzen Bereich ihres Geschäftsbezirks in unveränderter Geltung, so daß diese Beamten, obgleich sie als Hilfsarbeiter des Betriebsamtes, an dessen Sitze sie stationirt sind, fungiren, gleichwohl auch für den Bezirk dieses letzteren als besondere Dienststelle die ihnen nach dem erwähnten Erlaß zugewiesenen Geschäfte erledigen.

[80a]) § 23 Org.

[80b]) und Rangirmeister.

[81]) Erlaß vom 19. März 1880 (E.-V.-Bl. S. 218) betr. die Beseitigung der noch bestehenden Verschiedenheiten in der Firmirung der unteren Dienststellen (Güterexpeditionen 2c.) der Staatseisenbahnverwaltung.

[81a]) § 24 Org.

Ueberwachung des Dienstes des Lokomotivpersonals. Insoweit diese Funktionen nicht von den Eisenbahn-Betriebsämtern wahrgenommen werden können, sind dafür Betriebsmaschineninspektoren zu bestellen.[82]) Die mit dem Lokomotiv- (Fahr-) Dienst betrauten Beamten: die Lokomotivführer, Heizer, sowie die Wagenmeister und das betreffende Arbeiterpersonal auf den Stationen sind demselben untergeordnet.

4) Expeditionsdienst[82a]): Für den Expeditionsdienst[83]) sind den Eisenbahn-Betriebsämtern die auf den Stationen ihres Bezirks mit der Billet-, Gepäck- und Güterexpedition betrauten Beamten nebst den Boden- und Lademeistern und dem betreffenden Arbeiterpersonale untergeordnet. Die dem Stationsvorstande obliegende Regelung des Gesammtdienstes auf der Station erstreckt sich auch auf den äußeren Expeditionsdienst.

5) Hauptwerkstättendienst[83a]): Der Werkstättendienst in den Hauptwerkstätten[84]) der Bahn steht unter der Leitung besonderer (Werksstatts-) Maschineninspektoren, welchen die für die betreffende Werkstätte angestellten Werkmeister, Werkführer, Portiers, Nachtwächter, Dampfmaschinenwärter nebst dem betreffenden Arbeiterpersonal unterstellt sind.

6) Materialienverwaltung[84a]): Die jährliche Gesammtbeschaffung und die Verwaltung der Betriebs-, Oberbau-, Werkstatts- und Uniformmaterialien erfolgt durch die Direktion und ihre Organe.[85]) Inwie-

---

[82]) Allerh. Erl. v. 17. Juni 1881. E.-V.-Bl. S. 243, betr. den Rang der Maschineninspektoren. Betriebsmaschinenmeister werden seit dem 1. April 1882 nicht mehr ernannt, es kommen vielmehr von diesem Zeitpunkt ab auch die höheren maschinentechnischen Beamten (Regierungs-Baumeister sc. des Maschinenfaches) als Maschineninspektoren zur ersten etatsmäßigen Anstellung.

[82a]) § 25 Org.

[83]) Betriebs-Reglement f. d. Eisenbahnen Deutschlands v. 11. Mai 1874 s. Abschn. II. § 13 S. 65 und Abschn. VIII.

[83a]) § 26 Org.

[84]) Vergl. Dienstvorschrift für die Einrichtung der Werkstätten- und Werkstattsmaterialienverwaltung, sowie für das Buch- und Rechnungswesen derselben. Erlaß vom 16. März 1880 (E.-V.-Bl. S. 139) und ergänzende bezw. abändernde Erlasse vom 18. Mai 1880 (E.-V.-Bl. 1881 S. 125). 20. April 1883 (E.-V.-Bl. S. 79).

[84a]) § 27 Org.

[85]) Ueber die Bezeichnung des Direktionsbureaus für die Materialien-Verwaltung als „Materialienbureau" vgl. M.-E. v. 26. Mai 1880 (E.-V.-Bl. S. 270) s. Anm. 70 S. 184. — Dienstvorschriften für die Einrichtung der Betriebs-, der Oberbau- und der Baumaterialienverwaltung, sowie für das Buch- und Rechnungswesen derselben. Erl. v. 31. Juli 1880 (E.-V.-Bl. S. 349. 380. 406.) und den ergänzenden bezw. abändernden Erlaß vom 25. Januar 1881 (E.-V.-Bl. S. 26)

weit eine Mitwirkung der Eisenbahn-Betriebsämter dabei stattfindet, wird durch die betreffenden Dienstinstruktionen der einzelnen Verwaltungen bestimmt. Die größeren Magazine sind besonderen Magazin- (Materialien-) Verwaltern unterstellt, während die auf der Strecke oder in den kleineren Depots der Stationen und Nebenwerkstätten befindlichen Materialien der Aufsicht der Bahnmeister, Stationsvorstände und Werkstättenvorsteher übertragen werden.

7) Telegraphenunterhaltungsdienst[86]): Für den Telegraphenunterhaltungsdienst fungiren innerhalb des Bezirkes einer Direktion ein oder mehrere Telegrapheninspektoren, welchen die Einrichtung und Beaufsichtigung der Leitungen und Apparate nach den Aufträgen der Direktion und des betreffenden Eisenbahn-Betriebsamtes obliegt. Die mit der Unterhaltung der Leitungen und Apparate betrauten Telegraphenaufseher, sowie die für die Bedienung der Apparate bestimmten Telegraphisten und Stationsbeamten sind in Bezug auf die technische Behandlung der Apparate und der zugehörigen Materialien dem Telegrapheninspektor, im übrigen dem Betriebsamte unterstellt.

8) Bauverwaltung[86a]): Die obere Leitung des Baues neuer Bahnstrecken erfolgt nach Maßgabe des Bedürfnisses entweder unmittelbar durch die Königlichen Eisenbahn-Direktionen[86b]) oder durch besondere Baukommissionen,[86c]) oder durch diejenigen Eisenbahn-Betriebsämter,[87]) an deren Strecken die neuen Linien sich anschließen. Unter der bauleitenden Behörde fungiren Abtheilungsbaumeister für größere Neubaustrecken, welchen das gesammte, beim Bau beschäftigte Aufsichts- und Arbeiterpersonal unterstellt ist. Auch die bei der Betriebsverwaltung beschäftigten Beamten (Assessoren, Baumeister, Bauführer, Zeichner rc.) können nach Bedürfniß zu den Geschäften der Bauverwaltung herangezogen werden.

---

v. 23. Mai 1883 (E.-V.-Bl. S. 100), 9. Juli 1883 (E.-V.-Bl. S. 138), 12. Juni 1885 (E.-V.-Bl. S. 151), 2. Januar 1885 (E.-V.-Bl. S. 6), 8. August 1885 (E.-V.-Bl. S. 229), 13. April 1886 f. V.-Bl. S. 341. Dienstvorschrift für die Einrichtung und das Buch- und Rechnungswesen der Drucksachen-Verwaltung vom 8. Januar 1884 (E.-V.-Bl. S. 7) und für die Verwaltung sowie das Buch- und Rechnungswesen der Gasanstalten vom 26. März 1884 (E.-V.-Bl. S. 141).

[86]) § 28 Org. und Erl. v. 13. Jan. 1886. E.-V.-Bl. S. 56.

[86a]) § 29 f. auch §§ 4. 13. 16. Org.

[86b]) s. Anm. 68 S. 180 f.

[86c]) s. Anm. 77. 77a. und 78 S. 195.

[87]) s. Anm. 76. II. S. 193. Geschäfts-Ordnung vom 13. Oktober 1884 (E.-V.-Bl. S. 381).

9) Kassenverwaltung[87a]): Für die Kassenverwaltung[88]) bestehen außer der Eisenbahn-Hauptkasse[89]) und den Eisenbahn-Betriebskassen[89a]) — insoweit letztere eingerichtet sind — bei dem Betriebe Stations- und Expeditionskassen, beim Bau Spezialbaukassen. Durch die Spezialbaukassen[90]) werden die für die Bauverwaltung erforderlichen Ausgaben bewirkt, die Geschäfte derselben können hierzu geeigneten kautionspflichtigen Personen nach Maßgabe der dieserhalb erlassenen Bestimmungen vertragsweise übertragen werden.[91]) Die Expeditions- (Billet-, Gepäck- und Güter-) Kassen sind für die Erhebung der Transporteinnahmen der Bahn bestimmt und werden entweder von dem Expedienten oder von einem demselben beigeordneten Kassirer verwaltet. Sie haben ihre Einnahmen, insoweit nicht aus Zweckmäßigkeitsgründen die direkte Abführung an die Eisenbahn-Haupt- oder Betriebskasse angeordnet wird, periodisch an die Stationskassen abzuliefern. Den Stationskassen obliegt neben der Erhebung der nicht aus dem Transportverkehr originirenden Einnahmen die Ausführung von Zahlungsaufträgen mittelst der vorhandenen Kassenbestände, sowie die periodische Ablieferung der Bestände und der Zahlungsbeläge an die vorgesetzte Eisenbahn-Betriebskasse bezw. Hauptkasse. Sie werden entweder von besonderen Stationskassenrendanten

---

[87a]) § 30 Org.

[88]) Vergl. oben § 5 S. 12 und Anm. 11; Hertel, die preußische Oberrechnungskammer. Berlin 1884. Instruktion für die Ober-Rechnungskammer. Vom 18. Dezember 1824; Gesetz, betreffend die Einrichtung und die Befugnisse der Oberrechnungskammer. Vom 27. März 1872 (G.-S. S. 278 ff.); Regulativ über den Geschäftsgang bei der Ober-Rechnungskammer. Allerhöchst genehmigt unterm 22. September 1873 (G.-S. S. 458 ff.).

[89]) Ueber die Instruktionen der Haupt- und Betriebskassen s. oben Anm. 69 S. 184 und den dort bez. Erlaß vom 4. Febr. 1880. II. 1872. Die in Anm. 69 erwähnte neue Instruktion für die Haupt- und Betriebskassen tritt am 1. April 1887 in Kraft.

[89a]) s. Anm. 76a—c S. 194. Vgl. die Nachweisung derjenigen Kassen, welche vom 1. April 1884 ab die Kassengeschäfte der einzelnen Königlichen Eisenbahn-Direktionen und Betriebsämter versehen. E.-V.-Bl. 1885 S. 112—115.

[90]) Vergl. die durch den Erlaß vom 23. November 1883 — II. a. (b.) 11080 — den Königlichen Eisenbahn-Direktionen mitgetheilte Geschäfts-Instruktion für die Ausführung von Neubauten im Bereiche der Staats-Eisenbahnverwaltung.

[91]) Regulativ, betreffend die Remuneration der Spezial-Baukassen-Rendanten bei öffentlichen Bauten der Civilverwaltung, vom 26. November 1853 (M.-Bl. d. i. V. 1854 S. 82). Erl. v. 25. Juli 1873 (a. a. O. 1873 S. 276); 15. Oktober 1862 und 14. Juni 1864 (a. a. O. 1862, S. 308 bez. 1864, S. 174). Die Spezialbaukassen-Rendanten müssen in Kassengeschäften vorgebildet sein (Erl. vom 23. Mai 1882 II. b 5833. Briefkosten (Erl. vom 7. Jan. 1885 II. b. 20111). Gebühren (Erl. v. 3. März 1885 II. b (a) 1505). Kaution (Erl. v. 25. Juli 1875, Min.-Bl. d. i. V. S. 187).

bezw. Einnehmern oder auf kleineren Stationen von dem dazu bestimmten Stationsbeamten verwaltet. Dem Stationskassenverwalter kann nach Bedürfniß auch die Verwaltung der Expeditionskassen übertragen werden. An dem Sitze eines Eisenbahn-Betriebsamtes kann die Stationskasse mit der Betriebskasse vereinigt werden. Bei den Staatsbahnen werden die von den Eisenbahn-Betriebsämtern zur Zahlung angewiesenen Betriebsausgaben von der Betriebskasse selbstständig verrechnet. Die vierteljährlich in die Bücher der Hauptkasse zu übernehmenden summarischen Ausgabebeträge werden in der Jahresrechnung der Direktion mit den von den Betriebsämtern aufzustellenden Spezialrechnungen belegt. Insoweit die obere Leitung des Baues neuer Bahnstrecken den Eisenbahn-Betriebsämtern selbständig übertragen wird, erfolgt die Buchung und Verrechnung bei den betreffenden Baufonds durch die Betriebskassen.

VI. Instanzenzug der Staats-Eisenbahn-Verwaltungsbehörden.[91a)]

A. Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Der Minister entscheidet[91b)] über die gegen die Verfügungen und Beschlüsse[91c)] der Königlichen Eisenbahn-Direktionen erhobenen Beschwerden. Gegen die auf Beschwerde ergangenen Verfügungen der Königlichen Eisenbahn-Direktionen steht den Beamten eine Berufung nicht zu.[92)]

91a) Ueber die Aufsichtsinstanzen des Reichs s. § 14 S. 69 f.

91b) § 3 Org.

91c) s. § 9 Org. nachstehend sub VI B. S. 201, s. Endemann S. 57.

92) § 3 Org. Durch diese Bestimmung wird die Entscheidung des Ministers in persönlichen Angelegenheiten der Beamten und Arbeiter auf Fälle von besonderer Wichtigkeit beschränkt und von einer auf Kollegialbeschluß der Direktion (§ 9) beruhenden Vorentscheidung abhängig gemacht. (Ueber die Bedeutung dieser Bestimmung s. Anm. 12 S. 161.) Beschwerden über Verfügungen, welche der Präsident in den ihm durch den § 4 der Geschäftsordnung für die Königlichen Eisenbahn-Direktionen vorbehaltenen und unter seiner Firma zu erledigenden Angelegenheiten erlassen hat, gehören nicht hierher, dieselben bleiben vielmehr in allen Fällen der Entscheidung des Ministers vorbehalten. (Erl. v. 4. Februar 1880 II. 1372.) In persönlichen Angelegenheiten der Arbeiter bedarf es einer auf Kollegialbeschluß der Direktion beruhenden Entscheidung überhaupt nicht (Erl. v. 24. Dezemb. 1880 II. b. P. 7261.).

Im Uebrigen ist es, wenn der angedeutete Zweck der fraglichen Organisationsbestimmungen nicht verfehlt werden soll, erforderlich, die Anwendung derselben nicht auf solche Anträge zu beschränken, welche sich ausdrücklich als Beschwerden

B. Die Königlichen Eisenbahn-Direktionen.

Die Königlichen Eisenbahn-Direktionen entscheiden über die gegen die Verfügungen und Anordnungen der Königlichen Eisenbahn-Betriebsämter und Eisenbahnbaukommissionen erhobenen Beschwerden[93]). Für die von den Beamten der Verwaltung gegen die Verfügungen der Eisenbahn-Betriebsämter, der Eisenbahn-Baukommissionen oder der Eisenbahn-Direktionen erhobenen Be-

---

bezeichnen, vielmehr muß die vorgeschriebene Entscheidung durch die Direktionsinstanz überall eintreten, wo Beamte ꝛc. die Beseitigung oder Abänderung der ihre persönlichen Verhältnisse betreffenden Verfügungen der Eisenbahn-Betriebsämter beanspruchen. (Erl. v. 8. Juli 1880 II. P. a. 4441.) Auch ist es nicht zulässig, daß Beschwerden der Beamten über Verfügungen der vorgesetzten Eisenbahn-Direktion, welche der letzteren im Instanzenwege zur Weiterbeförderung an den Minister vorgelegt werden, ohne Weiteres mit Rücksicht auf die Schlußbestimmung im § 3 der Organisation von der Direktion zurückgewiesen werden. Es hat (s. Anm. 12 S. 161) nicht in der Absicht gelegen, durch die Vorschrift im § 3 die Beschwerden an die Ministerialinstanz gänzlich abzuschneiden; vielmehr sollte dem Einzelnen unbenommen bleiben, seine Beschwerde dem Verwaltungschef vorzutragen, letzterem indessen die Möglichkeit und Befugniß offen gehalten werden, Beschwerden dieser Art zur Bescheidung an die Direktion abzugeben, sofern nicht etwa für die Centralstelle ein besonderer Anlaß zur Remedur gegeben sein sollte. — Wenn hiernach auch die Weitergabe der Beschwerden erforderlich ist, so würde es doch immerhin zulässig und vielfach auch zweckmäßig sein, die Beamten zuvor unter Hinweis auf die Vorschrift im § 3 cit. darüber zu belehren, daß gegen die Entscheidung der Direktion eine weitere Beschwerde nicht gegeben ist. Dagegen würde auch in diesem Falle die Weitergabe nur dann unterlassen werden dürfen, wenn die Beamten demnächst auf dieselbe verzichten. (Erl. v. 25. September 1881 II. b. P. 6300.)

Eine Aenderung des Beschwerderechts der Staatseisenbahnbeamten in Disziplinarsachen ist durch die Organisation an sich nicht eingetreten, sondern dieses nur hinsichtlich der Ausübung an die Innehaltung eines gegen früher zum Theil abweichend geordneten Instanzenzuges gebunden. Es sind daher auch die Berufungen gegen die Verfügungen der Eisenbahn-, Lokal- und Provinzialbehörden (§ 9 der Organisation) — wenngleich der Entscheidung durch das Kollegium der Direktion vorbehalten — nicht als innerhalb eines Fatale anzubringende formelle Rechtsmittel, sondern nur als Beschwerden anzusehen und nach den für Beschwerden im Allgemeinen geltenden Grundsätzen zu behandeln. Danach sind die Direktionen, ohne daß es hierzu der Einführung von Nothfristen bedarf, für befugt zu erachten, Berufungen ohne Weiteres zurückzuweisen, wenn dieselben erst so spät erhoben sind, daß eine materielle Prüfung ihres Inhalts und der für die vorinstanzliche Entscheidung maßgebend gewesenen Momente nicht mehr angänglich erscheint. Anträge entlassener Beamten auf Wiederannahme würden nicht als Beschwerden nach § 9 der Organisation, sondern als Anstellungsgesuche zu behandeln sein, wenn nach dem Zeitablauf seit der Entlassung angenommen werden kann, daß der Antragsteller sich bei der strafweise verfügten Entlassung inzwischen beruhigt hat. (Erl. v. 31. Mai 1882 II. b. 7106 II. b. P. 3809.) Bei der Dehnbarkeit dieser Voraussetzungen erscheint es jedoch de lege ferenda sehr wünschenswerth, daß für die fraglichen Berufungen eine *bestimmte zeitliche Grenze* gesetzt wird, welche nicht überschritten werden darf, da die gegenwärtig bestehende Unbestimmtheit in der Praxis vielfach zu Zweifeln und Unzuträglichkeiten geführt hat.

[93]) § 8 al. 2 Satz 1. Org. — s. oben S. 161 Anm. 10 und 11.

schwerden,[94]) sofern dieselben die unfreiwillige Entlassung[94a]) nicht

---

[94]) s. über das Disziplinarverfahren gegen Eisenbahnbeamte ꝛc. Abschn. IX. Zu unterscheiden ist zwischen definitiv und nicht definitiv angestellten Beamten.

I. Soweit es sich bei definitiv angestellten Beamten um Dienstentlassung handelt, kommen lediglich die Bestimmungen des Disziplinargesetzes vom 21. Juli 1852 (G.-S. S. 465) in Verbindung mit dem Gesetze v. 17. Juni 1880 (G.-S. S. 271, E.-V.-Bl. S. 274) in Anwendung, d. h. es findet das förmliche Disziplinarverfahren (§ 21 ff. des Ges. v. 21. Juli 1852) statt. Das Kollegium der Kgl. Eisenbahndirektionen ist entscheidende Disziplinarbehörde erster Instanz (§ 24 Nr. 2 l. c.), das Staatsministerium zweite Instanz (§ 41 ff. l. c.). Auf diesen Fall findet also § 9 der Org. keine Anwendung.

II. Soweit es sich aber bei definitiv angestellten Beamten um Geldstrafen, welche die Hälfte des monatlichen Gehaltsbetrages übersteigen, handelt und bei nicht definitiv angestellten Beamten um Dienstentlassung oder Geldstrafen in vorbezeichneter Höhe oder bei beiden Kategorien von Beamten um Regreßansprüche, welche den monatlichen Gehaltsbetrag übersteigen, findet § 9 der Org. Anwendung, d. h. in allen diesen Fällen ist der Instanzenzug (§ 21. 83 Diszipl.-Ges. v. 21. Juli 1852) derartig geregelt, daß die erste, — die Strafe ꝛc. verfügende — Instanz das zuständige Betriebsamt, die Bau-Kommission oder Direktion ist, die zweite Instanz das Kollegium der Direktion nach Maßgabe des § 9 der Org., die dritte Instanz der Minister der öffentl. Arbeiten (§ 3 Org.). Hiernach ist die Annahme Endemanns (R. d. Eisenb. I. S. 64), daß das Kollegium der Eisenbahndirektion in diesen Fällen Disziplinarbehörde erster Instanz sei, unzutreffend.

III. Für Strafverfügungen ꝛc. geringerer Art, als die vorstehend sub I. und II. bezeichneten (s. §§ 16, 17 der Gemeins. Best. f. alle Beamte im Staatseisenb.-Dienste v. 15. Jan. 1876) bildet die Direktion letzte Beschwerdeinstanz, gegen deren Verfügungen den Beamten ein Recht auf Berufung organisationsmäßig nicht zusteht. Jedoch ist es den Beamten nicht benommen, auch gegen solche Entscheidungen der Direktion bei dem Minister vorstellig zu werden, welchem es alsdann anheim gestellt bleibt, ob er darauf einzugehen Anlaß findet (s. oben Anm. 92 S. 201, Erlaß v. 25. Septbr. 1881).

IV. Zu den oben bezeichneten, durch das Kollegium der Direktion zu entscheidenden Fällen tritt in denjenigen Provinzen, in welchen noch nicht Verwaltungsgerichte bestehen, die Entscheidung über Rekurse gegen Statutenänderungen der Krankenkassen nach der R.-Gewerb.-Ord. v. 21. Juni 1869, §§ 20, 21. (Vgl. Erl. v. 15. April 1884 II. b (a) P. 1162, betr. erläuternde Bemerk. zu d. Normalstatuten d. Krankenkassen § 24 bezw. § 21).

[94a]) Die Auffassung, nach welcher der § 9 der Organisation auf Beschwerden über die unfreiwillige Entlassung kündbarer Beamten, denen für den Fall des Ausscheidens aus dem Dienste ein Pensionsanspruch zusteht, überhaupt nicht zur Anwendung kommen könne, ist nicht zutreffend. Wenn auch der Umstand, daß im Gesetze vom 27. März 1872 die Entscheidung darüber, ob ein Beamter zu pensioniren ist, ausschließlich dem Departementschef vorbehalten ist, der Anwendbarkeit des § 9 der Organisation im Wege steht, so liegt kein Grund vor, das gleiche Verfahren auch hinsichtlich der vom Staate verwalteten Privatbahnen zu beobachten. Vielmehr ist bei diesen die Frage, ob der Beamte zu entlassen, vorab nach Maßgabe des § 9 cit. zu entscheiden, während für die Entscheidung der Frage, ob und welche Pension dem Beamten bei seiner Versetzung in den Ruhestand zusteht, die seitherigen durch das Pensionskassenreglement gegebenen Vorschriften weiterhin maßgebend sind. (Erl. v. 12. Septbr. 1880 II. P. b 5082.)

Auch wird die Vorschrift der Pensionskassen-Reglements, nach welcher gegen die Entscheidung der Königl. Eisenb.-Direktionen bezw. Betriebsämter unmittelbar der Rekurs an die Ministerialinstanz zulässig ist, durch § 9 der Organisation nicht berührt. (Erl. v. 12. Febr. 1881, E.-V.-Bl. 1881 S. 44).

definitiv angestellter Beamten[94b]) oder eine die Hälfte des monatlichen Gehaltsbetrages übersteigende Geldstrafe[94c]) oder einen den monatlichen Gehaltsbetrag übersteigenden Regreßanspruch[94d]) der Verwaltung zum Gegenstande haben, bilden die Mitglieder der Direktion[94e]) ein

---

[94b]) Die Beschlußfassung über die im § 9 der Organisation der Entscheidung durch das Kollegium vorbehaltenen Beschwerden nicht definitiv angestellter Beamten wegen ihrer unfreiwillig erfolgten Entlassung hat sich auf alle dabei in Betracht kommenden Momente, in erster Reihe also auch auf die Frage einer etwaigen Beibehaltung oder Wiederannahme des Beschwerdeführers zu erstrecken. Es bedarf hierzu einer besonderen ministeriellen Ermächtigung nicht. (Erl. v. 8. Oktober 1880 II. b 13215.)

Die Auffassung, nach welcher § 9 der Organisation auf solche Fälle keine Anwendung zu finden hat, in denen die Entlassung bezw. die zur Beschwerde Anlaß gebende Verfügung von der früheren Gesellschaftsdirektion ausgegangen ist, ist zutreffend. Die bezüglichen Vorstellungen früherer Gesellschaftsbeamten sind daher lediglich als Gesuche um Beschäftigung im Dienste der Eisenbahnverwaltung anzusehen und zu behandeln. (Erl. v. 12. Novbr. 1880 II. P. b 7080.) Ferner sind Anträge entlassener Beamter auf Wiederannahme nicht als Beschwerden im Sinne des § 9 der Org., sondern als Anstellungsgesuche zu behandeln, wenn nach dem Zeitablauf seit der Entlassung angenommen werden kann, daß der Antragsteller sich bei der strafweise verfügten Entlassung inzwischen beruhigt hat (s. den oben Anm. 92 ausführlich mitgetheilten Erlaß v. 31. Mai 1882 II. b 7106, II. b P. 3809). Ueberhaupt ist im § 9 der Org. nur die Entscheidung auf Beschwerden nicht definitiv angestellter Beamten wegen ihrer unfreiwillig erfolgten Entlassung der Beschlußfassung durch das Kollegium der Direktion vorbehalten, letzteres daher auch nur in diesen Fällen zur Entscheidung über die Frage einer etwaigen Beibehaltung oder Wiederannahme des entlassenen Beamten berufen. Nachdem mit Rücksicht hierauf in dem vorbezeichneten Erlasse v. 31. Mai 1882 bestimmt worden, daß Anträge auf Wiederannahme von Beamten, welche sich bei der strafweisen Entlassung beruhigt haben, nicht als Beschwerden nach § 9 Org., sondern als Anstellungsgesuche zu behandeln und demgemäß an die zur Entscheidung hierüber zuständige Behörde abzugeben sind, ist unzweifelhaft in derselben Weise auch in denjenigen Fällen zu verfahren, in welchen die Wiederannahme von Beamten in Frage kommt, deren wegen ihrer Entlassung erhobenen Beschwerden seiner Zeit zurückgewiesen worden sind. (Erl. v. 27. Juni 1885, E.-V.-Bl. 1885 S. 168.)

[94c]) Da die Betriebsämter selbstständig nur Geldstrafen bis zur Höhe von 9 Mark verfügen dürfen (§ 17 Gemeinf. Best. f. alle Beamte im Staatseisenb.-Dienste), so können Geldstrafen, welche die Hälfte des Monatsgehalts übersteigen, nur von der Direktion selbst oder mit deren Ermächtigung von den Betriebsämtern verfügt werden. — Uebrigens erscheint die Beschränkung der Strafbefugniß der Betriebsämter auf 9 Mark im Hinblick auf § 19 al. 4 des Disziplin.-Ges. vom 21. Juli 1852 rechtlich sehr zweifelhaft.

[94d]) s. Abschn. IX über die Regreßpflicht der Beamten.

[94e]) Der Antrag, den Hilfsarbeitern der Direktionen Votum in eigenen Sachen beizulegen, entspricht nicht der mit dem 1. April 1880 ins Leben getretenen Einrichtung dieser Behörden. Nachdem die kollegialische Behandlung der Direktionsgeschäfte von dem gedachten Zeitpunkt ab auf die in § 9 der Organisation bezeichneten Angelegenheiten beschränkt, in allen übrigen Sachen aber die Bestimmung des Präsidenten bezw. der Abtheilungsdirigenten maßgebend geworden ist, kann eine selbstständige Thätigkeit der Hilfsarbeiter nur bei denjenigen Geschäften, welche in Gemäßheit des § 11 der Geschäftsordnung für die Königlichen Eisenbahn-Direktionen dem Dezernenten zur selbstständigen Erledigung überwiesen werden,

Kollegium, dessen Beschlüsse[94f]) nach absoluter Stimmenmehrheit mit der Maßgabe gefaßt werden, daß bei gleicher Stimmenzahl die Stimme des Präsidenten[94g]) den Ausschlag giebt.

C. Die Königlichen Eisenbahn-Betriebsämter und Eisenbahn-Baukommissionen.

Die Königlichen Eisenbahn-Betriebsämter und die Königlichen Eisenbahn-Baukommissionen, soweit nicht bei deren Einrichtung eine abweichende Bestimmung getroffen ist, sind derjenigen Königlichen Direktion, deren Geschäftsbezirk sie zugehören, instanzmäßig untergeordnet.[95])

---

sowie bezüglich der Theilnahme an der Berathung und Abstimmung in den durch das Kollegium der Direktion zu erledigenden Sachen in Frage kommen. Die Befugniß zur selbstständigen Bearbeitung der erstgedachten Sachen wird denselben für die Folge nach Maßgabe des § 10 der Organisation in der Weise zu ertheilen sein, daß dem betreffenden Hilfsarbeiter die Funktionen eines Direktionsmitglieds für die ihm zur selbstständigen Erledigung überwiesenen Geschäfte beigelegt werden. Dagegen liegt ein Bedürfniß nicht vor, zur Mitwirkung bei der Abstimmung in den dem Kollegium der Direktion vorbehaltenen Angelegenheiten Hilfsarbeiter heranzuziehen. (Erl. v. 11. März 1880 II. 2611.) Die zu ständigen Vertretern der technischen Dezernenten vom Ressortchef bisher bestellten oder noch zu bestellenden Vorsteher der technischen Direktionsbüreaus sind zur selbstständigen Erledigung der von ihnen bearbeiteten Sachen im Sinne des § 10 (letzter Absatz) der Organisation insoweit und so lange befugt, als sie in Vertretung des Dezernenten thätig sind. Ebenso bedarf es für diejenigen Direktions-Hilfsarbeiter, denen nach Maßgabe der Organisation vom 16. Dezember 1872 Votum beigelegt ist, der Uebertragung der Funktionen eines Direktionsmitgliedes im Sinne der Organisation der Staatseisenbahnverwaltung vom 24. November 1879 nicht, da die Beilegung des Votums die Uebertragung dieser Funktion bereits enthält. Bei der Abstimmung in den dem Kollegium der Direktion vorbehaltenen Angelegenheiten haben die letzteren oder die ersteren Hilfsarbeiter nicht mitzuwirken. (Erl. v. 22. und 26. März 1880 II. S. b (a) 687 und 712.) Es ist im § 9 nicht ausgesprochen, wie viel Mitglieder der Direktion sich an der Beschlußfassung betheiligen müssen. Jedenfalls sind nicht sämmtliche gemeint, weil dies mit dem Geschäftsgange nicht vereinbar sein würde. Nach Analogie des § 31 des Disziplinargesetzes ist aber anzunehmen, daß mindestens drei stimmberechtigte — etatsmäßige — Mitglieder der Direktion den Beschluß fassen müssen.

[94f]) Zur Herbeiführung eines gleichmäßigen Verfahrens ist bestimmt, daß von den nach § 9 der Organisation durch das Kollegium der Direktion zu fassenden Beschlüssen den betheiligten Beamten nicht durch besondere Schreiben, sondern durch Zustellung einer beglaubigten Abschrift des mit Gründen zu versehenden Beschlusses Mittheilung gemacht wird. (Erl. v. 2. Januar 1883, E.-V.-Bl. S. 3.) Daß der Beschluß mit Gründen versehen sein muß, ist auch in dem Erlasse v. 13. Septbr. 1882 II. P. b (a) 6470 ausgesprochen.

[94g]) oder seines Vertreters. Der Präsident oder der Vertreter desselben muß hiernach an dem Kollegialbeschlusse theilnehmen. Die Frage, ob eine Beschwerde als Kollegialsache zu behandeln ist, hat im Zweifel das Kollegium selbst zu entscheiden. Im Falle der Ablehnung kann der Minister dem Kollegium die Beschlußfassung aufgeben.

[95]) § 11 Org. u. Erlaß v. 4. Febr. 1880 II. 1372 Anm. 105 S. 211. Da die Betriebsämter den Direktionen, welche über die gegen Verfügungen der ersteren erhobenen Beschwerden entscheiden, instanzmäßig untergeordnet sind, so haben sie

VII. Geschäftskreis (Kompetenz) der Staats-Eisenbahn-verwaltungsbehörden.[96])

A. Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten.[97])

1. Bezüglich der Bauverwaltung[97a])

bleibt, abgesehen von der für besondere Fälle vorgeschriebenen höheren Genehmigung, der Bestimmung des Ministers vorbehalten: a) die Genehmigung der generellen und speziellen Vorarbeiten, sowie des

---

ohne besonderen Auftrag auch nicht mehr, wie bisher die Eisenbahnkommissionen, in den zu ihrem Geschäftskreis gehörenden Angelegenheiten an den Ressortminister zu berichten. (§ 3 der Geschäftsordnung für die Betriebsämter. Anm. 76 S. 190.) Um indeß einer etwa hieraus entstehenden Vermehrung des Schreibwesens vorzubeugen, sind demselben von den Direktionen in allen Fällen, in welchen dies im Interesse der Beschleunigung erwünscht und ohne Beeinträchtigung einer vollständigen und gründlichen Behandlung der Sache angänglich erscheint, die an sie erstatteten Berichte der Betriebsämter über Gegenstände, welche ministerieller Entscheidung oder Genehmigung bedürfen, lediglich urschriftlich mit kurzem Randbericht vorzulegen. Auf ähnliche Weise würde in solchen Fällen auch die Bescheidung des Betriebsamtes durch die Direktionen zu veranlassen sein, falls dieselbe nicht etwa direkt vom Minister erfolgen möchte. Zu dieser Behandlung werden sich vornehmlich auch diejenigen Angelegenheiten eignen, in welchen, wie z. B. in Pensionsangelegenheiten, die ministerielle Entscheidung und Genehmigung ohne eine vorgängige Entscheidung der Direktion einzuholen ist. (Erl. v. 4. Febr. 1880 II. 1372.)

[96]) Der Geschäftskreis (die Kompetenz) der Staatseisenbahn-Verwaltungsbehörden zerfällt nach Maßgabe der Organisation in drei Hauptkategorien von Verwaltungsgeschäften:

1. die allgemeine Verwaltung,
2. die Bau-Verwaltung,
3. die Betriebs-Verwaltung.

Die Organisation bezeichnet den Antheil, welchen die einzelnen Behörden (Ministerium, Direktionen, Betriebsämter, Baukommissionen) an der Erledigung dieser Geschäfte zu nehmen haben, und regelt bezw. begrenzt damit zugleich die Befugnisse der Behörden in Ausübung der Geschäfte. Und zwar ist die Begrenzung derartig bewirkt, daß prinzipiell die Erledigung aller laufenden Geschäfte der Bau- und Betriebs-Verwaltung — den untersten Behörden — den Betriebsämtern (resp. Baukommissionen) zustehen, dagegen den oberen Behörden (Ministerium und Eisenbahndirektionen) nur eine bestimmte Reihe von Befugnissen vorbehalten ist, über welche sie nicht hinauszugehen haben. (§ 16 Organ. s. S. 218 Anm. 116.) Diese Fixirung des Geschäftskreises der Staatseisenbahn-Verwaltungsbehörden ist rechtlich in zweifacher Richtung von besonderer Bedeutung. Zunächst hängt in Betreff des innern Ganges der Geschäfte davon die Entscheidung der Frage ab, ob die Behörde ihre Kompetenz überschritten und in den Geschäftskreis einer anderen Behörde organisationswidrig eingegriffen hat, ein Verfahren, welches disziplinarische Folgen nach sich zu ziehen geeignet ist. Sodann aber auch in Betreff des äußeren Ganges der Geschäfte, weil sich hiernach die Beurtheilung der Frage richtet, ob und in wie weit die Behörde zu den von ihr vorgenommenen Rechtsakten rechtlich befugt und kompetent ist, bezw. ihre Rechtsakte rechtliche Giltigkeit besitzen und Dritten gegenüber Rechtswirkungen (Rechte und Pflichten) erzeugen. Es wäre die Annahme irrig und ohne Halt, daß die Regelung der Kompetenz durch die organisatorischen Bestimmungen etwa nur internen Charakter habe und jeder Rechts-

akt, welchen eine Staats-Eisenbahnbehörde vornimmt, nach Außen rechtsgiltig sei, wenngleich dadurch der Kreis der ihr organisationsmäßig zugewiesenen Befugnisse überschritten wird. Vielmehr sind, da die organisatorischen Bestimmungen Allerhöchst bestätigt und ordnungsmäßig publizirt sind, nur diejenigen Rechtsakte der Staatseisenbahn-Behörden rechtsgiltig, die sie innerhalb der Grenzen der ihnen durch die Organisation verliehenen Befugnisse vollziehen. Jede Eisenbahnbehörde ist nicht nur befugt, die in ihren Geschäftskreis fallenden Rechtsakte vorzunehmen, (s. die unten Anm. 117 S. 218 ff. angef. Erkenntnisse des Reichsgerichts v. 24. April, 20. Septbr. und 28. Oktober 1881), sondern sie ist hierzu ausschließlich befugt, derartig, daß es rechtlich nicht zulässig erscheint, daß die ihr zugewiesenen Befugnisse von einer anderen — höheren oder niederen — Behörde ausgeübt bezw. auf diese übertragen oder zugleich und neben ihr verrichtet werden. Die Befugnisse der einzelnen Behörden sind nach Fassung und Tendenz der organisatorischen Bestimmungen genau gegen einander abgegrenzt und innerhalb dieser Grenzen jede Verschiebung unstatthaft und ausgeschlossen. Die höhere Behörde hat zwar die ihr untergeordneten (§§ 7, 11, 16 der Organisation) zu leiten und nach Maßgabe ihrer Zuständigkeit mit Direktiven über die Geschäftsführung zu versehen, welchen die unterordneten Behörden bei Meidung von Disziplinarfolgen zu entsprechen haben (s. Erlaß vom 4. Febr. 1880 II. 1372 unten Anm. 105 S. 211). Aber diese Unterordnung legitimirt die höhere Behörde rechtlich nicht, unmittelbar in den Geschäftskreis der unteren Behörden einzugreifen, bezw. Geschäfte selbst zu verrichten und Befugnisse selbst auszuüben, welche durch die Organisation den letzteren ausschließlich zur selbstständigen Verrichtung zugewiesen sind. (A. M. Endemann R. d. Eisenb. S. 57 — unklar S. 74, 75!) In diesem Sinne wird die Kompetenz der Behörden und ihr Verhältniß zu einander ganz zutreffend vom Reichsgericht, wie folgt, charakterisirt: „Allerdings sind die Betriebsämter den Direktionen, deren Weisungen sie Folge zu leisten haben, unterstellt, gleichwie die Direktionen ihrerseits dem Ministerium unterstellt sind. Der Geschäftskreis dieser letzteren Behörden ist jedoch genau abgegrenzt, soweit nicht ihnen Verwaltungshandlungen zugewiesen sind, haben die Betriebsämter die laufenden Geschäfte zu erledigen und diese vertreten „innerhalb ihres Geschäftsbezirks in den zu ihrer Zuständigkeit gehörigen Angelegenheiten die Verwaltung, welcher sie angehören, selbstständig" (§ 16). Es kann daher nicht angenommen werden, daß neben den Betriebsämtern auch die denselben vorgesetzten Behörden zur Vertretung des Staats im Prozeß 2c. berufen seien." (Erk. des 2. Civ.-Sen. d. Reichsger. v. 7. Oktober 1882. Entsch. d. Reichsger. in Civils. Bd. 8 S. 403. Eisenbahnrechtl. Entsch. II. S. 370—373.)

Uebereinstimmend damit ist auch der Minist. der öffentl. Arb. der Auffassung entgegengetreten, daß die Direktionen zur Vertretung der Verwaltung, insbesondere bei Vornahme von Rechtsgeschäften auch in denjenigen Angelegenheiten für befugt zu erachten seien, welche nach den Bestimmungen der Org. den Betriebsämtern zur unmittelbaren Erledigung überwiesen sind. Nach § 8 al. 2 der Organisation vertreten die Direktionen die Verwaltung vielmehr nur in den ihnen in den §§ 12—14 a. a. O. zur direkten Bearbeitung vorbehaltenen Sachen, während die Betriebsämter nach § 16 a. a. O. zur Vornahme auch aller Rechtshandlungen in den zu ihrer Zuständigkeit gehörenden Angelegenheiten berufen sind. Nachdem in dieser Weise die Kompetenz beider Behörden durch Allerh. Bestimmung geregelt worden, kann es nicht für zulässig erachtet werden, wenn die Direktionen einzelne zum Ressort der unterstellten Betriebsämter gehörige Geschäfte direkt erledigen und dadurch die Rechtsgiltigkeit der betreffenden Rechtshandlungen in Frage stellen. (Erl. v. 1. Septbr. 1884 II. b (a) 14461 und ebenso Erl. v. 12. Febr. 1884 II. b (a) 2368.)

[97]) Die §§ 4 bis 6 und 12 bis 14 der Organisation beschränken nach Zahl und Umfang die bisher dem Minister zur Genehmigung und Entscheidung vorbehaltenen Angelegenheiten und erweitern dementsprechend die Durchführung des Prinzips der Dezentralisation, die Befugnisse der Direktionen und Betriebsbehörden (Betriebsämter). Eine vollständigere Entlastung der Zentralstelle und eine Erweite-

Dispositionsplanes für die Bauausführung;[98]) b) die Feststellung derjenigen Spezialbauprojekte und Anschläge, welche bei Genehmigung der speziellen Vorarbeiten der höheren Revision und endgiltigen Bestätigung vorbehalten sind; c) die Uebertragung des Baues neuer Eisenbahnlinien an die hierzu geeigneten Betriebsämter oder Baukommissionen;[99]) d) die Eröffnung des Betriebes auf fertig gestellten Bahnstrecken, welche zur Beförderung von Personen oder Gütern im öffentlichen Verkehr bestimmt sind;[100]) e) die Genehmigung der

---

rung dieser Befugnisse ist an der Hand künftiger Erfahrung im Auge zu behalten. Insoweit den Direktionen der vom Staate verwalteten Privatbahnen durch besondere Ermächtigung bereits weitergehende Befugnisse beigelegt worden sind, behält es hierbei sein Bewenden. (Erl. v. 4. Febr. 1880 II. 1372.)

[97a]) § 4 Org.

[98]) Bezüglich der Aufstellung und Vorlage dieses Dispositionsplanes ist bisher in verschiedener Weise verfahren worden. Zur Herbeiführung eines einheitlichen Verfahrens ist Folgendes bestimmt worden: In dem Baudispositionsplane ist zunächst im Allgemeinen die Art und Weise zu bezeichnen, in welcher die Ausführung der Erdarbeiten, der Kunstbauten, des Oberbaues und der sonstigen Bauobjekte erfolgen soll. Insbesondere ist dabei anzugeben, ob Entreprise oder Regiebau in Aussicht genommen ist. Zur Erläuterung ist ein Uebersichts-Nivellementsplan beizufügen, in welchem die Eintheilung der Arbeitsloose und das Quantum der in jedem einzelnen Loose zu bewegenden Erdmassen bezw. auszuführenden Maurerarbeiten eingetragen ist. Ferner sind in dem Dispositionsplane die Termine anzugeben, welche für die Fertigstellung der Erdarbeiten und der sonstigen Bauobjekte des Oberbaues, sowie für die betriebsfähige Vollendung der in Frage kommenden Bahnstrecke in Aussicht genommen sind. Ob in dem Falle, daß die speziellen Vorarbeiten für eine Bahnlinie in zwei oder mehreren Theilen zur Vorlage gelangen, für jede Theilstrecke ein besonderer Dispositionsplan einzureichen ist oder die bezüglichen Angaben in eine Vorlage zusammenzufassen sind, wird in jedem einzelnen Falle zu prüfen sein, jedenfalls ist der Baudispositionsplan stets so zeitig zur Genehmigung vorzulegen, daß dadurch die Inangriffnahme des Baues nicht verzögert wird. (Erlaß v. 16. Oktbr. 1883. E.-V.-Bl. S. 201.)

[99]) In Ergänzung bezw. Abänderung der §§ 4 und 13 Nr. 1 der Org. (Erl. v. 30. Jan. 1884, E.-V.-Bl. S. 101). Aber nur die Uebertragung des Baues neuer Eisenbahnlinien an die hierzu geeigneten Betriebsämter ist dem Minister vorbehalten, weil es sich hierbei um die räumliche Ausdehnung des Geschäftsbezirks der betreffenden Betriebsämter handelt, während die Leitung der innerhalb des Verwaltungsbezirks einzelner Betriebsämter zur Ausführung gelangenden Neubauten ressortmäßig diesen Behörden obliegt (Erl. v. 10. Mai 1885, E.-V.-Bl. S. 121).

[100]) Die Uebertragung des Betriebes derjenigen Eisenbahnlinien, deren Bau von den Königlichen Eisenbahn-Direktionen direkt geleitet wird, an die einzelnen Betriebsämter ist spätestens 6 Wochen vor dem für die Betriebseröffnung der betreffenden Strecken in Aussicht genommenen Termine mit besonderem Berichte bei dem Minister in Antrag zu bringen und dabei anzugeben, welche Regierungsbezirke von der zu eröffnenden Strecke berührt werden. (Erl. v. 30. Jan. 1884, E.-V.-Bl. S. 101.) Diese Anordnungen sind auch bei der Betriebseröffnung nur für den Güterverkehr bestimmter Eisenbahnlinien und im Uebrigen auch in denjenigen Fällen zu beachten, in welchen die Bauausführung nicht von den Eisen-

Normalsätze für die Besoldung der beim Bau beschäftigten Beamten, sowie die Gewährung von Remunerationen und über 300 Mark betragenden Unterstützungen aus den in den Bauanschlägen hierfür vorgesehenen Fonds; f) bezüglich der Beschaffung von Oberbaumaterialien und Betriebsmitteln, die Ermächtigung zum Abschluß freihändiger Lieferungsverträge[100b]), deren Gegenstand den Werth von 50 000 Mark übersteigt, sowie zur Zuschlagsertheilung in öffentlichen Submissionen bei Objekten — jedes Loos für sich gerechnet — von mehr als 150 000 Mark; g) die Genehmigung zur Veräußerung von Eisenbahngrundstücken.[100c])

2. Bezüglich der Betriebsverwaltung[100d])

bleibt dem Minister vorbehalten: a) die Genehmigung zur Einstellung des Betriebes und zur Aenderung des Betriebes durch Einführung[100e]) oder Aufhebung der Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung; b) die Feststellung und Abänderung des Fahrplans der zur Personen- resp. Postbeförderung bestimmten Züge bei Beginn der Winter- und Sommerperiode, sowie die Genehmigung der in der Zwischenzeit beabsichtigten Aenderungen, wenn dadurch die Zahl und Gattung[100f]) der Züge berührt wird, oder wenn eine

---

bahndirektionen, sondern von den Betriebsämtern bewirkt worden ist, sofern nicht schon bei der Uebertragung des Baues an die einzelnen Betriebsämter auch über die Leitung des demnächstigen Betriebes ausdrücklich Bestimmung getroffen sein sollte. (Erl. v. 27. Oktbr. 1884. E.-V.-Bl. S. 397.)

[100b]) Erl. v. 5. Febr. 1880 II. 522 act. B. I. 47 S. 51.

[100c]) Erl. v. 14. Novbr. 1882 II. b (a) 14 469. 9. November 1883 II. b (a. 16 886. 24. März 1884 E.-V.-Bl. S. 135. 14. Februar 1885 II. b (a) 2345) 22. Febr. 1885 E.-V.-Bl. S. 29. s. Abschn. II. § 12 S. 42 Anm. 10. Auf Grund des Allerh. Erlaß vom 30. März 1886 hat der Minister d. öffentl. Arb. durch Reskr. v. 5. Mai 1886. E.-V.-Bl. S. 367 die ihm nach d. Allerh. Ordre v. 21. Febr. 1845 zustehende Befugniß zum Erwerbe unbeweglicher Sachen für den Staat auf die Königl. Eisenbahn-Direktionen, Eisenbahn-Betriebsämter und Eisenbahn-Bau-Kommissionen innerhalb ihrer durch die Organisation begrenzten Zuständigkeit mit der Wirkung übertragen, daß diese Behörden Dritten gegenüber zum selbstständigen Abschluß der bezüglichen Verträge und zur Entgegennahme der Auflassungs-Erklärung allgemein ermächtigt sind, ohne daß es hierzu der besonderen Genehmigung des Ministers bedarf.

[100d]) § 5 Org.

[100e]) Ueberhaupt hat sich der Minister die bei Eröffnung des Betriebs auf Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung erforderlichen Bekanntmachungen zur Inkraftsetzung der Bahnordnung v. 12. Juni 1878 vorbehalten. Die Direktionen sind angewiesen, die bez. Anträge zugleich mit dem Zeitpunkte dem Minister vorzulegen, zu welchem die polizeiliche Abnahme der fertig gestellten Strecke zuständigen Orts in Antrag gebracht wird. (Erl. v. 21. Mai 1884 II. a (b) 7451.)

[100f]) Die Gestellung von Extrazügen bedarf der Genehmigung des Ministers. Nur zu eisenbahndienstlichen Zwecken oder soweit solche zur Bewältigung außerordentlich starken Personenandrangs oder aus anderen Ursachen im Interesse der

Einigung der betheiligten Bahnverwaltungen und Postbehörden nicht erzielt worden ist; c) die Feststellung und Aenderung der Lokal- und Verbandstarife, soweit die Bestimmung über dieselben nicht den Direktionen überlassen wird; d) die Genehmigung der Projekte und Anschläge für bauliche und sonstige Anlagen, welche bei Aufstellung des Betriebsetats nicht berücksichtigt oder bei Ueberweisung des genehmigten Etats der höheren Revision und endgiltigen Feststellung vorbehalten sind; e) Aenderungen in der höheren Orts vorgeschriebenen, und wichtigere Aenderungen in der bisher auf den Staatseisenbahnen gebräuchlichen Konstruktion der Betriebsmittel und der mechanischen Betriebseinrichtungen; f) die Ermächtigung zum Abschluß freihändiger Lieferungs- und Arbeitsverträge, deren Gegenstand den Werth von 50 000 Mark übersteigt,[100g]) sowie zur Zuschlagsertheilung in öffentlichen Submissionen bei Objekten — jedes Loos für sich gerechnet — von mehr als 150 000 Mark; g) die Aenderung aller vom Minister festgestellten Instruktionen und Reglements,[100h]) die Feststellung der Dienstinstruktionen für diejenigen Beamten, deren Anstellung dem Minister vorbehalten ist und die Abweichung von den vom Minister für bestimmte Dienstinstruktionen festgestellten Grundzügen.

3. Bezüglich der Personalien[101])

bleibt dem Minister vorbehalten[101a]) a) die Ernennung, Anstellung und Versetzung der Vorsitzenden und der Mitglieder der Königlichen Eisenbahn-Direktionen und der Vorstände und ständigen Hilfsarbeiter

---

Regelmäßigkeit des Betriebes erforderlich erscheinen oder die tarifmäßigen Gebühren erhoben werden, steht diese Befugniß den Direktionen zu. (Erl. v. 10. Oktbr. 1884 II.b F. 1130 T. 5889.)

[100g]) Auch die Genehmigung der Verlängerung von Erfüllungsfristen im Interesse der Verwaltung bedarf nur dann ministerieller Genehmigung, wenn der Gegenstand des Vertrages den Werth von 50 000 Mark übersteigt. (Erl. vom 20. Febr. 1885 II.a (b) 2532.)

[100h]) und zwar auch dann, wenn die Aenderung von einer Reichsbehörde (Reichseisenbahnamt ꝛc.) den Staatseisenbahnbehörden aufgegeben worden ist. (Erl. v. 20. Oktbr. 1882 II. 14 804.) Im Interesse eines gleichmäßigen und übereinstimmenden Verfahrens bei der Erledigung von Meinungsverschiedenheiten zwischen den Eisenbahn- und Militairbehörden sind die Kgl. Eisenbahndirektionen angewiesen 1. insoweit es sich um die generelle Auslegung der gesetzlichen und reglementarischen Vorschriften, betr. die Beförderung von Truppen und Armeebedürfnissen handelt, die ministerielle Vermittlung anzurufen und 2. mit den nicht preußischen Militairbehörden nur insoweit in direkten Schriftwechsel zu treten, als es sich um die Regelung bestimmter Transporte bezw. Ansprüche daraus handelt. (Erl. vom 15. Okt. 1883 II.b T. 5760.)

[101]) § 6 Org. und Abschn. IX.

[101a]) Die Königlichen Direktionen und deren Präsidenten haben die disziplinare Bestrafung derjenigen Beamten, deren Ernennung, Anstellung, Versetzung und Besoldung nach § 6 der Organisation der Staatseisenbahnverwaltung vom 24. Novbr.

der Königlichen Eisenbahn-Betriebsämter und Eisenbahn-Baukommissionen, sowie der Eisenbahn-Bauinspektoren, der Eisenbahn-Maschineninspektoren, der Eisenbahn-Güterinspektoren,[101b]) der Eisenbahn-Telegrapheninspektoren, der Eisenbahn-Baumeister,[101c]) der Eisenbahn-Maschinenmeister,[101d]) der Eisenbahn-Hauptkassenrendanten;[102]) b) die Aenderungen in den Besoldungsverhältnissen sämmtlicher vorbezeichneten Beamten; c) die Versetzung von Beamten aus dem Bezirk einer Königlichen Direktion in den Bezirk einer anderen, soweit dieselbe nicht unter besonderen Voraussetzungen den Direktionen oder deren Vorsitzenden überlassen ist oder überlassen wird;[103]) d) die Gewährung von über 300 Mark betragenden Remunerationen und Unterstützungen aus Betriebsfonds.

B. Die Königlichen Eisenbahn-Direktionen.

Die Königlichen Eisenbahn-Direktionen sind dem Minister unmittelbar unterstellt.[104]) Es obliegt denselben die obere Leitung der

---

1879 dem Minister vorbehalten ist, in denjenigen Fällen, in welchen die eigenen Disziplinarbefugnisse (der Direktionen cfr. § 19 al. 5, der Präsidenten § 19 al. 6 und Beschluß des Königlichen Staatsministeriums vom 7. April 1853) zur Ahndung des tadelnswerthen Verhaltens bezw. der vorliegenden Pflichtverletzung der betreffenden Beamten ausreichend erscheinen, selbst zu beschließen und von der eigenen Disziplinarbefugniß Gebrauch zu machen, sofern nicht die zu ahndende Pflichtverletzung eine schwerere Strafe bedingt, als direktionsseitig nach den maßgebenden Bestimmungen verhängt werden kann. Nur in den Fällen der letzteren Art ist dem Minister Vorlage zu machen. Wegen der Rückwirkung, welche etwaige Bestrafungen auf die nach dem angezogenen § 6 der Organisation vom Minister zu regelnden Verhältnisse haben, sollen die Königlichen Direktionen bezw. Präsidenten von allen dortseits gegen die betreffenden Beamten verfügten Disziplinarstrafen dem Minister Anzeige machen. (Erl. v. 6. Novbr. 1883 II.a (b) P. 7970.)

[101b]) Die Vorsteher der Verkehrsbüreaus bei den Königlichen Eisenbahn-Direktionen und die Bahnkontroleure haben den amtlichen Titel „Verkehrsinspektor“ bezw. „Verkehrskontroleur“ zu führen. (Erl. v. 16. April 1880. E.-V.-Bl. S. 258.)

[101c]) s. Anm. 79 S. 195.

[101d]) s. Anm. 82 S. 197.

[102]) Auch die Regulirung der Gehälter der Betriebskassenrendanten wird vom 1. April 1884 ab vom Ministerium aus bewirkt, während die Anstellung dieser Beamten den Königlichen Eisenbahn-Direktionen verbleibt. (Erl. v. 23. Novbr. 1883 II.b P. 8334.)

[103]) Die Versetzung von Beamten aus dem Bezirk einer Königlichen Direktion in den Bezirk einer anderen bedarf ministerieller Genehmigung nicht, sofern die Versetzung im Einverständniß der betheiligten Verwaltungen und unter Zustimmung des betreffenden Beamten erfolgt und nicht durch spezielle ministerielle Anordnung bezüglich der Besetzung von Stellen oder der Annahme von Beamten besondere Bestimmung getroffen ist. Auf diejenigen Beamten, deren Anstellung dem Minister vorbehalten ist, findet die vorstehende Bestimmung keine Anwendung. (Erl. vom 3. Juli 1878. E.-V.-Bl. S. 216.)

[104]) § 7 Abs. 1 Satz 1 Org. Wenngleich hiernach die Königl. Eisenbahn-Direktionen den Ober-Präsidenten der von ihren Bezirken berührten Provinzen

Verwaltung aller zu ihrem Bezirk gehörigen, im Bau oder im Betriebe befindlichen Bahnstrecken.[105]) Sie vertreten in allen ihrer un-

---

nicht unterstellt sind, so ist es vom Minister der öffentl. Arb. doch für zweckmäßig erachtet worden, daß den Ober-Präsidenten über alle wichtigen Ereignisse und Anordnungen aus dem Ressort der Eisenbahnverwaltung Mittheilung gemacht wird. Zu diesem Behufe sind die Königlichen Eisenbahn-Direktionen angewiesen, alle Berichte, in welchen Fragen erörtert werden, von denen anzunehmen ist, daß sie von allgemeinerem Interesse sind, durch die Hand der Ober-Präsidenten an den Minister gelangen zu lassen. Hierher sind insbesondere zu rechnen: Berichte über die Anlegung neuer Eisenbahnen, über Veränderungen des Besitzstandes oder Uebertragung des Betriebes und der Verwaltung bestehender Eisenbahnen, über umfangreiche Bauten, namentlich den Umbau größerer Bahnhöfe, über die Einrichtung neuer Stationen, über die Veränderung des Sitzes von Behörden, über Veränderungen des Fahrplans durch Aufhebung von Courier- und Schnellzügen oder Umwandlung schnell fahrender Züge in Personenzüge, über besonders wichtige Tarifänderungen, welche die wirthschaftlichen Verhältnisse der Provinz in erheblichem Maße zu beeinflussen geeignet sind, über allgemeine Anordnungen, welche die Regelung der Arbeiterverhältnisse betreffen, z. B. allgemeine Lohnerhöhungen oder Lohnherabsetzungen, Errichtung von Arbeiterwohnungen in größerem Umfange, über die Einrichtung von Unterstützungs- und Krankenkassen, über erheblichere Differenzen mit den Regierungen und den sonstigen Provinzialbehörden, über sonstige wichtige Ereignisse in der Verwaltung und die dadurch herbeigeführten Anordnungen, welche zu besonderen Anordnungen in anderen Verwaltungszweigen Veranlassung geben können. Außerdem sind die über die Verkehrs- und Betriebsverhältnisse vierteljährlich zu erstattenden Berichte durch die Hand der Königlichen Oberpräsidenten einzureichen, während die jährlichen Geschäftsberichte denselben in einem Exemplar mitzutheilen sind. Sofern durch den Gegenstand des Berichts zweifellos nur das Interesse *einer* Provinz berührt wird, ist der Bericht dem Oberpräsidenten dieser Provinz, in allen anderen Fällen dem Oberpräsidenten derjenigen Provinz, in welcher die berichtende Eisenbahn-Direktion ihren Sitz hat, zu übersenden. (Erl. v. 16. März 1878. E.-V.-Bl. S. 89.)

Vgl. hierzu noch den Erlaß v. 25. Novbr. 1878. E.-V.-Bl. S. 273.

[105]) § 8 Abs. 1 Satz 1 Org. Durch die §§ 7, 8 und 11 der Organisation und die §§ 3 und 4 der Geschäftsordnung für die Königlichen Eisenbahn-Betriebsämter ist die im Interesse der Einheitlichkeit, Leistungsfähigkeit und Beweglichkeit der Verwaltung unentbehrliche vollständige *Unterordnung der Bezirksbehörden (Betriebsämter) unter die Direktion* ausgesprochen und letzterer dadurch die Möglichkeit gegeben, nach Bedürfniß ändernd und regelnd in die Betriebsleitung der nachgeordneten Behörden einzugreifen. Die Direktionen werden von dieser Befugniß nur dann Gebrauch zu machen haben, wenn ein wirkliches Bedürfniß hierzu vorliegt. Es entspricht dieser Auffassung, daß ein direkter Eingriff in die Verwaltung der Betriebsämter, wie im § 8 der Geschäftsordnung für die Königlichen Eisenbahn-Direktionen bestimmt ist, soweit thunlich, nicht ohne vorgängige Aeußerung des betreffenden Betriebsamtes erfolgt und die etwa erforderlichen Aenderungen in den Anordnungen derselben der Regel nach dem betreffenden Betriebsamte überlassen, auch die bezüglichen, an das Betriebsamt ergehenden Verfügungen von dem Präsidenten oder Abtheilungsdirigenten gezeichnet bezw. mitgezeichnet werden. (Erl. v. 4. Febr. 1880, s. oben Anm. 95 S. 204.) Aus gleichem Grunde soll eine direkte Berichterstattung der Betriebsämter an den Minister nicht stattfinden, sondern durch Vermittlung der Direktionen. (Anm. 95 S. 205.) Für den Fall, daß auch der Bau neuer Eisenbahnlinien den Betriebsämtern übertragen wird (s. Erl. v. 30. Jan. 1884. Anm. 99 S. 207), sind für die Ressortbefugnisse der Direktionen bezüglich der oberen Leitung des Baues gegenüber den Betriebsämtern mut. mut. die nämlichen Grundsätze maßgebend (s. Erl. v. 12. Febr. 1884. Anm. 96 S. 206). In Betreff der Revision der Betriebsamtsbezirke durch Kommissarien der Kgl. Eisenb.-Direktion (s. Erl. v. 9. März 1883, E.-V.-Bl. S. 54;

mittelbaren geschäftlichen Erledigung[105a]) vorbehaltenen Angelegenheiten innerhalb ihres Geschäftsbezirks die Verwaltung,[105b]) so daß sie durch ihre Rechtshandlungen, Verträge, Prozesse, Vergleiche ꝛc. für die Verwaltung Rechte erwerben und Verpflichtungen übernehmen.[106])

1. Bezüglich der allgemeinen Verwaltung[107])

bleibt, abgesehen von der in besonderen Fällen vorgeschriebenen Genehmigung der Direktion zu den Anordnungen der Eisenbahn-Betriebsämter und Eisenbahn-Baukommissionen, den Königlichen Direktionen zur unmittelbaren geschäftlichen Erledigung vorbehalten: 1. die generelle und gleichmäßige Regelung des Dienstes innerhalb des ganzen Bezirks der Direktion und für alle Zweige der Verwaltung, namentlich die Feststellung und Abänderung der Instruktionen für sämmtliche Bau- und Betriebsbeamte; 2. das Etats-, Kassen- und Rechnungswesen der Centralverwaltung,[107a]) sowie die Beschaffung der zum Bau und Betrieb erforderlichen Geldmittel. Hierzu gehört die Aufstellung des jährlichen Betriebsetats der Direktion nebst der Revision und Vorlage der Spezialetats der Eisenbahn-Betriebsämter, die Aufstellung und Justifikation der Jahresrechnung der Direktion, die Ueberweisung der für die Bauverwaltung erforderlichen Geldmittel und Baufonds an die mit der Bauleitung beauftragten Eisenbahn-Betriebsämter und Eisenbahn-Baukommissionen, die definitive Verrechnung sämmtlicher Transporteinnahmen beim Betriebsfonds, sowie sämmtlicher Einnahmen bei den Bau- und sonstigen Fonds der Centralverwaltung, die Verrechnung aller Ausgaben der

---

der Bahnstrecken und Betriebsmittel: Erl. v. 4. Sept. 1880, E.-V.-Bl. S. 445; der Werkstätten- und Material.-Verwalt.: Erl. v. 9. Juli 1883, E.-V.-Bl. S. 138. Vgl. noch Erl. v. 26. Sept. 1884 II. b (a) 15808).

[105a]) §§ 12—14 Org.

[105b]) Jedoch ist es den Direktionen untersagt, unmittelbar mit anderen Ministerien in Verbindung zu treten, vielmehr in allen Fällen die Vermittlung des Min. d. öffentl. Arb. erforderlich. (Erl. v. 24. Novbr. 1881 und 18. Juni 1885. E.-V.-Bl. S. 167.)

[106]) § 8 Abs. 2 Satz 2 Org. s. Anm. 96 S. 205 und Anm. 97 S. 206. Ueber Aktiv- und Passivlegitimation in Prozessen und bei Haftpflichtvergleichen s. Anm. 113 S. 216 und Anm. 117 S. 218 f., in Betr. des Erwerbs und der Veräußerung von Grundstücken Anm. 100c S. 208 und Abschn. V.

[107]) § 12 Org.

[107a]) Ueber die Aufstellung des Betriebsetats vgl. Erl. v. 24. Februar 1880. E.-V.-Bl. S. 74; 7. März 1881, E.-V.-Bl. S. 51; 13. März 1882, E.-V.-Bl. S. 43; 2. Febr. 1883, E.-V.-Bl. S. 24; 20. Januar 1884, E.-V.-Bl. S. 58; 22. Januar 1885, E.-V.-Bl. S. 18; 15. Oktober 1885, E.-V.-Bl. S. 323; 20. Jan. 1886, E.-V.-Bl. S. 65 ff.; 21. Mai 1886, E.-V.-Bl. S. 369.

Centralverwaltung, sowie die summarische Verrechnung der Ausgaben der Eisenbahn-Betriebsämter; 3. die Bearbeitung der Personalien[107b]) aller Beamten der Centralverwaltung und folgender Beamten der Streckenverwaltung: der mit der Geschäftsführung der Eisenbahnbetriebsämter und Eisenbahnbaukommissionen beauftragten Beamten und der denselben beigegebenen Hilfsarbeiter, der sämmtlichen höheren Bau- und Maschinentechniker, der Bahn- und Betriebskontroleure, der Rendanten der Eisenbahn-Betriebskassen. Bezüglich der übrigen Beamten bleibt den Königlichen Direktionen die Genehmigung zur definitiven Anstellung und die Versetzung aus dem Bezirk eines Eisenbahn-Betriebsamtes in den Bezirk eines anderen vorbehalten. Auch kann die Anstellung, sowie die Regelung der Besoldungsverhältnisse für diejenigen Beamtenkategorien, für welche solches zur Vermeidung von Ungleichheiten erforderlich erscheint, von den Direktionen für den ganzen Verwaltungsbezirk vorbehalten werden; 4. alle Angelegenheiten, betreffend die Erweiterung des Bahnnetzes, die Uebernahme des Betriebes auf fremden Bahnstrecken, sowie auf den Anschlußgeleisen der an der Bahn belegenen gewerblichen Etablissements und die Zulassung fremder Verwaltungen zum Betriebe oder zum Mitbetriebe auf der eigenen Bahn; 5. die Erledigung aller derjenigen geschäftlichen Angelegenheiten, welche die Direktion im ganzen betreffen, namentlich die Angelegenheiten des Deutschen Eisenbahnvereins,[107c]) die Aufstellung der Jahresberichte, die Statistik, die Berechnung der Kommunaleinkommensteuer, sowie der Staatssteuer bei den Privatbahnen ꝛc.; 6. die Ausübung aller derjenigen Befugnisse, welche bezüglich der Privateisenbahnverwaltungen den Eisenbahn-Kommissariaten beigelegt sind;[107d])

[107b]) Die Ertheilung des Heirathskonsenses — auch bezw. der höheren Beamten — steht den Präsidenten zu (Erl. v. 12. Oktbr. 1886. E.-V.-Bl. S. 459).

[107c]) s. Abschn. VII und VIII. Erl. v. 28. Aug. 1885. II. b (a) 14 918: Zur Anbringung von Anträgen im Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen ist ministerielle Genehmigung einzuholen. Meinungsverschiedenheiten der Direktionen dürfen bei den Verhandlungen nicht zum Ausdruck gelangen, sind vielmehr durch gegenseitiges Benehmen zu begleichen ev. ist ministerielle Entscheidung anzurufen.

[107d]) s. oben Abschn. II § 12 S. 44, 45—55. Vgl. insbesondere in Betreff der Mitwirkung und Betheiligung an der Feststellung der Projekte, Genehmigung der Inbetriebnahme, polizeilichen Aufsicht über Bau und Betrieb von Privatgeleisen für industrielle, bergbauliche ꝛc. Zwecke die a. a. O. S. 50 f. Anm. 34 berührten Erl. v. 20. Aug. 1875, 30. Juni 1881, 22. Dezbr. 1882, 29. Mai 1883 und über die Beaufsichtigung des Betriebs von Zechenanschlußbahnen: Erl. v. 26. April 1884 I. 1299 II. a (b) 3834 und Erl. v. 4. Juli 1884 I. 2959 II. a (b) 10 808; sodann noch die Erl. v. 9. Febr. und 4. Juni 1886. E.-V.-Bl. S. 291 u. 377. Ferner über den Begriff „Aufsichtsbehörden“ im Sinne der §§ 6, 7, 27, 53 der Bahnordnung f. deutsche Bahnen untergeordneter Bedeutung v. 12. Juni 1878, s. Erl. v. 26. Mai 1879 (oben Abschn. II. S. 55) und den ergänz. Erl. v. 5. Jan. 1882 II. a (b) 17 302 und 20. Septbr. 1885 E.-V.-Bl. S. 254. Ueberdies sind die Kgl.

7. die Ausübung der Obliegenheiten und Befugnisse als höhere Verwaltungsbehörde in Betreff der Krankenversicherung[107e]) und als Aufsichtsbehörde bezüglich der Unfallversicherung.[107f])

2. Bezüglich der Bauverwaltung[108])

bleibt insbesondere der Direktion vorbehalten: 1. die Aufstellung beziehungsweise, soweit diese durch Bestimmungen des Ministers den Eisenbahn-Betriebsämtern oder Eisenbahn-Baukommissionen übertragen wird,[108a]) die Revision und Vorlage von generellen und speziellen Vorarbeiten für neue Bahnstrecken;[109]) in gleicher Weise die Aufstellung bezw. die Revision und Vorlage aller Projekte und Anschläge,[109a]) welche der höheren Genehmigung[109b]) bedürfen und die Festsetzung aller

---

Eisenbahn-Direktionen verpflichtet, das Eisenbahn-Kommissariat zu Berlin bei der Prüfung und Abnahme von Bauten mehr untergeordneter Art, von Betriebsmitteln, im Betriebe befindlichen Anlagen, Feststellung des Thatbestandes bei Eisenbahnunfällen zu unterstützen (Erl. v. 18. Sept. 1880 IV. 4816 II. 11 967).

[107e]) § 84 R.-G. betr. die Krankenversicherung der Arbeiter v. 15. Juni 1883 (R.-G.-Bl. S. 73). Erl. v. 31. Mai 1884 (E.-V.-Bl. S. 302) und v. 18. Sept. 1885 (E.-V.-Bl. S. 253) und v. 15. April 1884 II.b (a) P. 1162. Erläut. Bemerk. z. d. durch Erl. v. 28. März 1884 II.b (a) P. 2922 E.-V.-Bl. S. 165 f. mitgeth. Normalstatut für Krankenkassen (s. Abschn. IX.).

[107f]) Erl. v. 9. Juli 1885 (E.-V.-Bl. S. 171) und v. 18. Septbr. 1885 (E.-V.-Bl. S. 253, 254) s. Abschn. IX.

[108]) § 13 Org. s. oben Anm. 97a—100c S. 207 bis S. 208, insbesondere Erl. v. 4. Febr. 1880. Anm. 97 S. 206 und Anm. 105 S. 211. Erl. vom 30. Jan. 1884. E.-V.-Bl. S. 101. Anm. 99 S. 207.

[108a]) Ohne Einholung ministerieller Genehmigung darf daher die vom Minister einer Direktion aufgegebene Aufstellung eines generellen Projekts von dieser nicht einem Betriebsamte übertragen werden. (Erl. v. 20. Mai 1884 II.a 8109.) Vgl. noch § 2 der Geschäftsordn. für die mit der Leitung des Baues neuer Bahnstrecken befaßten Betr.-Aemter v. 13. Okt. 1884. E.-V.-Bl. 1884 S. 382. s. Anm. 76 II. S. 193.

[109]) Die durch § 13 Ziff. 1 der Organisation den Eisenbahn-Direktionen verliehene Befugniß zur Ertheilung des Auftrages, den Bau neuer Eisenbahnlinien zu übernehmen und zu leiten, an die hierzu geeigneten Betriebsämter oder Baukommissionen, ist durch den Erl. vom 30. Jan. 1884, E.-V.-Bl. S. 101, auf den Minister der öffentlichen Arbeiten übertragen worden. (s. Anm. 99 S. 207.) Ueber die Aufstellung und Vorlage des Baudispositionsplanes s. Erl. v. 16. Okt. 1883. E.-V.-Bl. S. 201. (Anm. 98 S. 207.)

[109a]) s. Anm. 107b. Die nach Uebernahme der Verwaltung und Betriebsleitung einer Bahnstrecke der Direktion zugefallene Wahrnehmung der staatlichen Aufsicht erstreckt sich auch auf alle zur Ergänzung oder Erweiterung der betr. Bahn erforderlich werdenden Bauausführungen, also auch auf die Herbeiführung der landespolizeilichen Prüfung und Feststellung der Projekte für solche Ergänzungs- und Erweiterungsbauten. (Erl. v. 17. Dezbr. 1880 IV. 5894 II.a (b) 15 146.

[109b]) s. oben S. 209.

sonstigen Projekte und Anschläge, welche betreffen: a) Normalkonstruktionen für die vorkommenden Bauobjekte; b) Geleiseanlagen; c) Bauten, deren Kosten den Betrag von 10 000 Mark übersteigen; 2. die Bestellung der Abtheilungs- und Sektions-Baumeister für die Neubaustrecken; 3. die Gesammtbeschaffung der Bahn-, Betriebs- und Werkstattsmaterialien, sowie die Beschaffung der Betriebsmittel (Lokomotiven, Tender und Wagen); 4. die Anträge auf landespolizeiliche Revision fertiger Bahnstrecken, sowie auf Eröffnung des Betriebes derselben;[110]) 5. die Anträge auf Gewährung von Remunerationen und Unterstützungen gemäß der Bestimmung unter e S. 208, sowie die Bewilligung von Unterstützungen über 150 Mark; 6. bei den vom Staate verwalteten Privatbahnen der Abschluß der Baufonds und die vorläufige Abnahme der Baurechnungen; 7. die Ermächtigung zum Abschluß freihändiger Lieferungs- und Arbeitsverträge, deren Gegenstand den Werth von 50 000 Mark übersteigt, sowie zur Zuschlagsertheilung in öffentlichen Submissionen bei Objekten — jedes Loos für sich gerechnet — von mehr als 150 000 Mark, soweit diese Befugniß nicht der Bestimmung des Ministers vorbehalten ist.[110a])

3. Bezüglich der Betriebsverwaltung[111])

bleibt in gleicher Weise der Direktion vorbehalten: 1. die Feststellung und Abänderung der Fahrpläne vorbehaltlich der höheren Genehmigung;[111a]) 2. mit derselben Maßgabe die Feststellung und Abänderung der Tarife im Personen- und Güterverkehr; 3. die obere Leitung des Betriebsdienstes der über den Bezirk der Direktion oder den Bezirk eines Eisenbahnbetriebsamtes transitirenden Züge, sowie die Entscheidung über die gegen die Verwaltung erhobenen Beschwerden und Entschädigungsansprüche aus dem Personen- und Güterverkehr,[112])

---

[110]) s. die Erl. v. 30. Jan. 1884. E.-V.-Bl. S. 101 und v. 27. Okt. 1884. E.-V.-Bl. S. 397. Anm. 100 S 207. Ueber die Festsetzung und Publikation der in Folge der Betriebseröffnung neuer Strecken oder aus sonstigen Gründen nothwendigen Abänderungen der Bezirke der Eisenbahn-Betriebsämter s. Erl. vom 21. Okt. 1881. Anm. 114^b S. 217. § 2 al. 2 der Geschäfts-Ordnung für die mit der Leitung des Baues neuer Bahnstrecken befaßten Betriebsämter v. 13. Okt. 1884. E.-V.-Bl. S. 382. s. Anm. 76 II. S. 193.

[110a]) s. oben S. 208.

[111]) § 14 Org. s. Anm. 105 S. 211.

[111a]) § 5^b Org. s. oben S. 208.

[112]) Vgl. Uebereinkommen über die Behandlung der Reklamationen aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr ꝛc., E.-V.-Bl. 1881 S. 40 und Erlaß vom 21. Mai 1883, E.-V.-Bl. S. 99. Nachdem neuerdings Zweifel darüber entstanden

sofern a) über die Auslegung und Anwendung der bestehenden Tarife Beschwerde erhoben wird, oder b) die Beschwerden oder Entschädigungsansprüche nicht lediglich die eigene Bahn, sondern zugleich fremde Bahnverwaltungen betreffen[112a]) — nach dem Ermessen der Direktion, oder endlich c) auf Grund des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 ein Schadensanspruch erhoben wird und die vergleichsweise zu gewährende Entschädigung den Betrag einer einmaligen Vergütung von 3000 Mark oder einer jährlichen Rente von 300 Mark übersteigt;[113]) 4. die Disposition über den Maschinen- und Wagenpark, soweit nicht bestimmte Maschinen und Wagen den Eisenbahn-Betriebsämtern für den Lokaldienst ihrer Strecke zur eigenen Disposition überwiesen werden; 5. die Central-Betriebs- und Central-Werkstattsmaterialienverwaltung, sowie die Verwaltung der Central- und Hauptwerkstätten;[114]) 6. die Beschaffung des Jahresbedarfs an Bahn-, Betriebs- und Werkstattsmaterialien; 7. die Beschaffung der Betriebsmittel (Lokomotiven, Tender und Wagen); 8. die Bestätigung aller für Rechnung des

---

sind, ob die Königl. Eisenbahn-Direktionen nach den bestehenden Vorschriften zur selbstständigen Niederschlagung derjenigen Lagergelder, Wagenstrafmiethen, Konventionalstrafen ꝛc. für befugt zu erachten sind, welche auf Grund der Bestimmungen in § 48 lit. C, § 50 Nr. 4 und § 60 des Betr.-Reglem. für die Eisenb. Deutschlands bezw. der entsprechenden Vorschriften der Frachttarife in Fällen der unrichtigen Inhalts- oder Gewichtsdeklaration oder wegen Unterlassung vorgeschriebener Sicherheitsmaßregeln, wegen nicht rechtzeitiger Aufgabe oder Abholung der Güter oder nicht rechtzeitiger Be- oder Entladung bereitgestellter Wagen, wegen Nichtbenutzung bestellter Wagen und dergleichen von der Eisenbahnverwaltung zur Berechnung gebracht werden, ist nunmehr durch Allerh. Erlaß v. 28. Dezbr. 1883 bestimmt worden, daß die angegebenen Lagergelder, Wagenstrafmiethen, Konventionalstrafen ꝛc., soweit ein Schaden für die Verwaltung nicht entstanden ist, auch fernerhin Seitens der betr. Eisenbahn-Direktionen bezw. Eisenbahn-Betriebsämter nach deren pflichtmäßigem Ermessen ganz oder zum Theil erlassen werden können. (Erl. v. 17. Jan. 1884 II. a (b) 20 146 II. b T. 7468.)

[112a]) Handelt es sich um Beschwerden, welche weder die Auslegung und Anwendung der bestehenden Tarife, noch einen zugleich fremde Verwaltungen betr. Entschädigungsanspruch zum Gegenstande haben, so ist die Sache zur Entscheidung und Untersuchung an das zuständige Betriebsamt abzugeben und gehört nicht zur Zuständigkeit der Direktion (Erl. v. 7. Jan. 1885 II. b T. 7751.)

[113]) Bei der Fassung des § 14 sub 3 c. der Organisation ist beabsichtigt, die Prozeßführung in Haftpflichtsachen generell den Betriebsämtern zu übertragen und nur bezüglich der vergleichsweisen Regulirung der Entschädigung die Zuständigkeit derselben einzuschränken. Es bleibt abzuwarten, ob nach den weiteren Erfahrungen aus der Aenderung der früher bestandenen Einrichtung sich etwa Mißstände ergeben sollten ꝛc. (Erl. v. 17. Septbr. 1880 II. b (a) 12 101.) Vgl. hierzu Anm. 96 S. 205 und Anm. 117 S. 218.

[114]) Daher vertreten die Direktionen — nicht die Betriebsämter — den Staatsfiskus in dem wegen eines in einer Hauptwerkstätte zugestoßenen Unfalls eingeleiteten Civilprozesse. (Erk. des 5. Civ.-Sen. d. Reichsger. v. 28. Juni 1885. Preuß. Verw.-Bl. V S. 400. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. III S. 236.)

Betriebsfonds abzuschließenden freihändigen Verträge, deren Gegenstand den Werth von 5000 Mark übersteigt, sowie die Zuschlagsertheilung in öffentlichen Submissionen bei Objekten — jedes Loos für sich gerechnet — von mehr als 15 000 Mark; 9. die Aufstellung beziehungsweise soweit diese durch Bestimmung des Ministers den Eisenbahn-Betriebsämtern übertragen wird, die Revision und Vorlage aller Projekte, welche nach der Bestimmung zu § 5d zur höheren Genehmigung vorzulegen sind und die Feststellung der sonstigen Projekte und Anschläge, welche betreffen: a) Normalkonstruktionen für die vorkommenden Bauobjekte, b) Geleiseanlagen, c) Neubauten, deren Kosten den Betrag von 3000 Mark, und Reparaturbauten, deren Kosten den Betrag von 5000 Mark übersteigen. Die Mitwirkung der Eisenbahn-Betriebsämter bei der Anfertigung und Aufstellung der Projekte ist dem Ermessen der Direktion vorbehalten. 10. Die Anträge auf Gewährung von über 300 Mark betragenden Remunerationen und Unterstützungen, sowie die Bewilligung von Remunerationen und Unterstützungen über 150 Mark.[114a])

C. Die Königlichen Eisenbahn-Betriebsämter.[114b])

Die Eisenbahn-Betriebsämter, soweit nicht bei deren Einrichtung eine abweichende Bestimmung getroffen ist, sind derjenigen Direktion unterstellt, deren Geschäftsbezirk die ihrer Verwaltung überwiesenen, im Bau oder Betriebe befindlichen Bahnstrecken angehören.[115]) Den

---

[114a]) Für geringere Remunerationen und Unterstützungen sind die Betriebsämter auch in Betreff der Beamten und Arbeiter der Neben- und Betriebswerkstätten zuständig, weil diese den Betriebsämtern, in deren Bezirk sie belegen sind, unterstehen. (Erl. v. 2. Oktober 1884. II. b. P. 8367.)

[114b]) Die in Folge der Betriebseröffnung neuer Strecken oder aus sonstigen Gründen nothwendig werdenden Abänderungen der Bezirke der Eisenbahn-Betriebsämter sind mit Rücksicht auf die Bestimmungen im § 7 d. Org. fortan ausnahmslos, also auch in denjenigen Fällen, in welchen es sich um Strecken handelt, die nur für den Güterverkehr bestimmt sind, durch besondere Verfügung festzusetzen und durch Aufnahme der letzteren in den Reichs- und Staats-Anzeiger, das Eisenbahnverordnungsblatt und die Amtsblätter derjenigen Regierungen, in deren Bezirken sich die betreffenden Aenderungen vollziehen, bekannt zu machen. Ob und in wie weit dabei außerdem noch eine besondere Benachrichtigung der obersten Reichs- und Staatsbehörden stattzufinden hat, ist in jedem einzelnen Falle zu prüfen und nach der konkreten Gestaltung desselben zu entscheiden. (Erlaß vom 21. Oktober 1881 II. b (a) 13983.) Ueber die Anträge auf Abänderung der bestehenden Verwaltungsbezirke der Betriebsämter, Bauinspektionsbezirke, Grenzregulirungen vgl. die Erl. v. 23. Juli 1883 IIa. (b.) 10 821, 9. Februar 1885. IIa. (b.) 1701; 15. Oktbr. 1885 (E.-V.-Bl. S. 323) und 18. Oktober 1886 (E.-V.-Bl. S. 459).

[115]) § 7 Abs. 2 Satz 1 Org. Ueber die Unterordnung der Betriebsämter unter die Direktionen und die thunlichste Beschränkung direkter Eingriffe der letzteren in das Ressort der Betriebsämter, s. Erlaß vom 4. Febr. 1880 Anm. 105 S. 211, ferner über die Berichterstattung an den Minister durch Vermittelung der

Eisenbahn-Betriebsämtern obliegt die Erledigung aller Geschäfte der laufenden Bau- und Betriebsverwaltung, soweit dieselben nicht der Direktion[115a]) oder dem Minister[115b]) vorbehalten sind.[116])

Innerhalb ihres Geschäftsbezirks vertreten sie in den zu ihrer Zuständigkeit gehörigen Angelegenheiten die Verwaltung, welcher sie angehören, selbstständig, so daß sie auch ohne besonderen Auftrag, durch ihre Rechtshandlungen, Verträge, Prozesse, Vergleiche 2c. für die Verwaltung Rechte erwerben und Verpflichtungen übernehmen.[117])

Direktionen s. Anm. 95 S. 204. Für den Fall, daß außer dem Betriebe auch der Bau neuer Eisenbahnlinien den Betriebsämtern übertragen ist (s. Erlaß vom 30. Januar 1884 Anm. 99 S. 207) bestimmt der Erlaß v. 12. Februar 1884 II. b (a) 2368: Die von der Durchführung dieser Maßregel befürchteten Unzuträglichkeiten werden sich leicht vermeiden lassen, wenn die Betriebsämter in der Ausübung der ihnen durch die Organisation auch bezüglich der Bauverwaltung zugewiesenen Ressortbefugnisse nicht unnöthig beengt werden, und direkte Eingriffe der Direktion auch auf diesem Gebiete nur auf die Fälle des wirklichen Bedürfnisses beschränkt bleiben. Im Uebrigen sichern die Bestimmungen des § 13 der Organisation in ausreichendem Maße den Einfluß, welchen die Direktion zur Erfüllung ihrer Aufgabe als obere bauleitende Behörde bedarf. Auf der anderen Seite werden gerade für die Erledigung der Geschäfte des Grunderwerbes von der Thätigkeit der den Verhältnissen und den Interessenten nahestehenden Lokalbehörden günstige Wirkungen zu erwarten und geschäftliche Unzuträglichkeiten um so leichter fern zu halten sein, als die Beschaffung des für den Bau der projektirten Meliorationsbahnen erforderlichen Terrains in der Regel den Interessenten obliegt, und die bauleitenden Eisenbahnbehörden in dieser Beziehung meist nur eventuell und alsdann auch nur vermittelnd einzutreten haben. Um die Vortheile der Dezentralisation auch auf dem Gebiete der Bauverwaltung im vollen Umfange zu sichern, ist der geschäftliche Verkehr der bauleitenden Betriebsämter mit der Direktion durch eine besondere Geschäftsordnung geregelt, in welche auch Bestimmungen über eine Erweiterung der Befugnisse der Betriebsämter, soweit dieselbe durch besondere Verhältnisse bedingt ist, aufgenommen sind (s. Anm. 76 II. S. 193 f.). Im Uebrigen bestimmen sich die Ressortverhältnisse der Direktion und des Betriebsamtes auch im vorliegenden Falle nach der Organisation, so daß dem Betriebsamte die selbstständige Bearbeitung aller Geschäfte, welche in der Organisation nicht der Direktion vorbehalten sind, zufällt. Es würde daher auch ohne ausdrückliche ministerielle Genehmigung nicht zulässig sein, einzelne hiernach zum Ressort des Betriebsamtes gehörende Angelegenheiten der Direktion vorzubehalten, während andererseits dagegen nichts zu erinnern wäre, wenn die Direktion, sofern ein wirkliches Bedürfniß hierzu vorliegen oder sich demnächst herausstellen sollte, die Erledigung einzelner derartiger Geschäfte von der vorherigen Einholung ihrer Zustimmung abhängig machen würde. Ferner über die Revision der Betriebsamtsbezirke s. Anm. 105 S. 211. 212.

115a) §§ 12—14 Org. s. oben S. 212—217.

115b) §§ 4—6 Org. s. oben S. 205—210.

116) § 16 Org. Erlaß vom 1. Septbr. 1884 Anm. 96 S. 206 vom 10. Mai 1885. Anm. 99 S. 207 vom 27. Oktober 1884. Anm. 100 S. 208 v. 17. Jan. 1884. Anm. 112 S. 216 v. 7. Jan. 1885. Anm. 112a S. 216.

117) § 16 Org. u. Erlaß vom 17. Septbr. 1880 Anm. 113 S. 216. In Betreff der Veräußerung und des Erwerbs von Grundstücken s. Anmerkung 100c S. 208.

Auf Grund dieser Bestimmung der Organisation (§ 16) in Verbindung mit § 14 sub 3 c. ist vom Reichsgericht angenommen worden:

I. Die Betriebsämter sind in Rücksicht auf § 14 sub 3c der Organisation in Haftpflichtsachen nicht nur zu Vergleichen, welche den

Betrag einer einmaligen Vergütung von 3000 Mark oder einer jährlichen Rente von 300 Mark nicht übersteigen, sondern auch unbeschränkt in Betreff der Höhe des Objekts zu allen in ihr Ressort fallenden **Prozessen** aktiv und passiv legitimirt. Haftpflichtklagen können daher gegen die Betriebsämter direkt gerichtet werden. Zuständig ist das Gericht des Ortes, wo sich der Sitz des Betriebsamtes befindet. Dieser Grundsatz ist in folgenden Entscheidungen des Näheren gerechtfertigt:

a) „Bei der unterm 24. November 1879 Allerhöchst genehmigten anderweiten Organisation der Staats-Eisenbahnenverwaltung blieb die Königliche Direktion nur als Haupt- und Oberbehörde bestehen. Daneben wurden Königliche Eisenbahn-Betriebsämter und Königliche Eisenbahn-Baukommissionen eingesetzt und bezüglich der Betriebsämter im § 16 angeordnet: „„Innerhalb ihres Geschäftsbezirks vertreten sie in den zu ihrer Zuständigkeit gehörigen Angelegenheiten die Verwaltung, welcher sie angehören, selbstständig, so daß sie auch ohne besonderen Auftrag durch ihre Rechtshandlungen, Verträge, Prozesse, Vergleiche 2c. für die Verwaltung Rechte erwerben und Verpflichtungen übernehmen."" Der Berufungsrichter stellt fest, daß das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt zu K., in dessen Bezirk der zur Klage Anlaß gebende Unfall sich ereignet hat, zur selbstständigen Vertretung der Beklagten in dem vorliegenden Prozesse ermächtigt ist, indem im § 14 Nr. 3 a. a. O. nur für vergleichsweise zu gewährende Haftpflichtentschädigungen von einem gewissen Betrage der Direktion selbst die Vertretung vorbehalten ist. Dieser thatsächlichen Feststellung gegenüber macht sich der Berufungsrichter eines Rechtsirrthums schuldig, wenn er dem Kläger die Befugniß versagt, die Beklagte bei dem Gericht des Ortes zu verklagen, wo das zur selbstständigen Vertretung legitimirte Betriebsamt seinen Sitz hat. Der Betrieb einer Eisenbahn wird im Gesetz (Gewerbeordnung für den Norddeutschen Bund vom 21. Juni 1869 § 6, Bundesgesetzblatt S. 246) als Gewerbebetrieb bezeichnet und das Betriebsamt K. erscheint im Sinne des § 22 der C.-P.-O. als eine solche Niederlassung, welche zur selbstständigen und definitiven (nicht blos vorbereitenden) Abschließung und Erledigung von Geschäften befugt ist, welche in ihren abgesonderten Geschäftsbezirk fallen. Die vom Berufungsrichter festgestellte Selbstständigkeit des Betriebsamts in der Geschäftsführung innerhalb eines abgesonderten Wirkungskreises ist der Grund, aus welchem demselben die Eigenschaft einer Niederlassung mit eigenem Gerichtsstande im Sinne des allegirten § 22 beigelegt werden muß. (Vergleiche die hiermit übereinstimmenden Ausführungen in dem Erkenntniß des Reichsgerichts vom 24. September 1880 [Entsch. Bd. 2 Nr. 107 S. 386, Archiv Heft 2 S. 125] und in den Erkenntnissen des R.-O.-H.-G. vom 14. Oktober 1874 und 25. Mai 1875, Entsch. Bd. 14 S. 401; Bd. 17 S. 313, 319.)" Erkannt vom 5. Civ.-Sen. des Reichsger. unterm 23. April 1881. Eisenb.-Arch. 1881 S. 303. Eisenbahnrechtl. Entsch. II. S. 15—17.

b) „Unbedenklich kommt im gegenwärtigen Falle die Vorschrift des § 16³ zur Anwendung, zufolge welcher neben dem in den Abs. 1 und 2 geordneten Gerichtsstande ein durch Statut oder in anderer Weise besonders geregelter Gerichtsstand zulässig ist. Um einen solchen durch die Organisationsbestimmungen vom 24. November 1879 speziell normirten Gerichtsstand handelt es sich nun hier. Wie nämlich § 16 der letzteren vorschreibt, liegt den Betriebsämtern, welche neben der als Oberbehörde bestehenden Direktion errichtet worden, die Erledigung aller laufenden Geschäfte der Bau- und Betriebsverwaltung, soweit dieselben nicht der Direktion oder dem Minister vorbehalten sind, ob, und vertreten dieselben innerhalb ihres Geschäftsbezirks in den zu ihrer Zuständigkeit gehörigen Angelegenheiten die Verwaltung selbstständig, so daß sie auch ohne besonderen Auftrag durch ihre Rechtshandlungen, Verträge, Prozesse, Vergleiche u. s. w. für die Verwaltung Rechte erwerben und Verpflichtungen übernehmen. Hiernach ist also den Betriebsämtern, soweit es ihren Geschäftskreis betrifft, das Recht der prozessualischen Vertretung grundsätzlich beigelegt. Daß nun aber die Erledigung der fraglichen An-

gelegenheit zum Geschäftskreis des Betriebsamts gehört, ist vom ersten Richter in wesentlich thatsächlicher Ausführung ohne ersichtlichen Rechtsirrthum angenommen. Hiernach stellt sich die Rüge, daß durch die Annahme der Zuständigkeit des angerufenen Gerichts § 19 C.-P.-O. verletzt sei, als verfehlt dar. Ueberdies erscheint aber jene Zuständigkeit auch noch von einem anderen rechtlichen Gesichtspunkte aus begründet. Es ist nämlich, wie das in einem ähnlichen Falle von dem V. Senat des Reichsgerichts, Urtheil vom 23. April d. J. 624/81 näher ausgeführt worden, das Betriebsamt als eine gewerbliche Niederlassung der Eisenbahngesellschaft im Sinne des § 22 C.-P.-O. aufzufassen, und es greift daher die Bestimmung dieser gesetzlichen Vorschrift hier Platz, nach welcher alle Klagen gegen letztere, welche auf den Geschäftsbetrieb der genannten Niederlassung Bezug haben — und eine solche steht nach Vorstehendem hier in Frage — bei dem Gerichte des Ortes der Niederlassung erhoben werden können." (Erkannt vom 2. Civ.-Sen. des Reichsgerichts unterm 20. Septbr. 1881. Deutsche Jur.-Ztg. Bd. 6 S. 317. Eisenbahnrechtl. Entsch. II. S. 101. Ebenso erkannt vom 3. Civ.-Sen. d. Reichsgerichts unterm 28. Oktober 1881. Entsch. in Civils. Bd. 5 S. 423—428. Eisenbahnrechtl. Entsch. II. S. 134.)

II. Die Betriebämter sind zur Führung von Haftpflichtprozessen nicht nur organisationsmäßig legitimirt, sondern sie sind hierzu **ausschließlich befugt**, derart, daß solche Klagen **nur** gegen sie gerichtet werden dürfen und die höheren Behörden (Direktionen) hierzu nicht passiv legitimirt erscheinen. Dieser Grundsatz ist vom Reichsgericht, wie folgt, gerechtfertigt: „Es fragt sich, welche Behörde berufen ist, den Staat im vorliegenden Prozeß zu vertreten (C.-P.-O. § 20). Maßgebend hierfür sind die Bestimmungen des Allerhöchsten Erlasses vom 24. November 1879, durch welchen die Organisation der Verwaltung der Staatsbahnen und der vom Staat verwalteten Privatbahnen von dem hierzu berufenen Inhaber der Staatsgewalt geregelt worden ist und welcher ebendeshalb, soweit er die Frage, um welche es sich handelt, entscheidet, eine Rechtsnorm im Sinne des § 12 des Einführungsgesetzes zur Prozeßordnung enthält. Durch diesen Erlaß ist die Erledigung der laufenden Geschäfte der Bau- und Betriebsverwaltung, soweit diese Geschäfte nicht den Eisenbahn-Direktionen bezw. dem Ressortminister vorbehalten sind, den Eisenbahn-Betriebsämtern übertragen worden; diesen letzteren steht insbesondere in den zu ihrer Zuständigkeit gehörigen Angelegenheiten die Vertretung des Staats im Prozeß zu. Das Reichsgericht hat denn auch bereits ausgesprochen, daß in Haftpflichtprozessen ohne Rücksicht auf den Betrag der geforderten Rente zu Vertretung des Staats im Prozeß die Eisenbahn-Betriebsämter befugt seien, daß nämlich durch § 14 Ziffer 3c des Erlasses den Direktionen die Entscheidung über Ansprüche aus dem Haftpflichtgesetz, wenn die vergleichsweise zu gewährende Entschädigung eine jährliche Rente von 300 Mark übersteige, nicht aber die Führung von Prozessen über Ansprüche in diesem Betrag vorbehalten sei (Entscheidungen des Reichsgerichts Bd. V. S. 427—428). Nun sind allerdings die Betriebsämter den Direktionen, deren Weisungen sie Folge zu leisten haben, unterstellt, gleichwie die Direktionen ihrerseits dem Ministerium unterstellt sind. Der Geschäftskreis dieser letzteren Behörde ist jedoch genau abgegrenzt, soweit nicht ihnen Verwaltungshandlungen zugewiesen sind, haben, wie bereits bemerkt, die Betriebsämter die laufenden Geschäfte zu erledigen und diese vertreten „innerhalb ihres Geschäftsbezirks in den zu ihrer Zuständigkeit gehörigen Angelegenheiten die Verwaltung, welcher sie angehören, selbstständig" (§ 16). Es kann daher nicht angenommen werden, daß neben den Betriebsämtern auch die denselben vorgesetzten Behörden zur Vertretung des Staats im Prozeß berufen seien; dies kann insbesondere aus der erwähnten Bestimmung des § 14 Ziffer 3c nicht geschlossen werden, da es rechtlich wohl möglich ist, daß der gesetzliche Vertreter im Prozeß zu Abschluß von Vergleichen nicht ermächtigt, daß hierzu die Genehmigung eines Dritten erforderlich ist, ohne daß deshalb der erstere aufhört, für die Prozeßführung ausschließlich Vertreter zu sein. Zur Vertretung der beklagten Partei in gegenwärtigem Prozeß ist

Sie haben auch die Bahnpolizeiverwaltung in ihren Bezirken auszuüben,[117a]) sowie bezüglich der Krankenversicherung die Funktionen der Aufsichtsbehörde[117b]) und in Betreff der Unfallversicherung die Verrichtungen der Ortspolizeibehörde.[117c])

Die ihnen übertragenen Geschäfte werden von den Eisenbahn-Betriebsämtern unter eigener Verantwortung geführt. Die Verfügungen derselben bedürfen der höheren Genehmigung nur insofern, als sie Abweichungen von generellen Vorschriften enthalten, oder für besondere Fälle die Genehmigung ausdrücklich vorbehalten ist. Außerdem obliegt den Eisenbahn-Betriebsämtern die Erledigung aller Aufträge der Königlichen Direktion, deren Weisungen sie überall genau Folge zu leisten haben.[117d]) Sie haben den Bau und Betrieb der von ihnen verwalteten Strecken nach den Anordnungen der Direktion einzurichten.[118])

---

hiernach ausschließlich das Betriebsamt, zu dessen Geschäftsbezirk die betreffende Strecke gehört, berufen. Gegen diese Behörde ist daher die Klage zu richten und durch deren Sitz wird der allgemeine Gerichtsstand der beklagten Partei nach § 20 der Prozeßordnung bestimmt. Zur Begründung der Zuständigkeit des Landgerichts in K. ist schließlich mit Unrecht der § 22 der Prozeßordnung angerufen worden. Nach diesem können bei dem Gericht des Orts, wo eine Niederlassung sich befindet, Klagen, welche auf den Geschäftsbetrieb dieser Niederlassung Bezug haben, erhoben werden. Nimmt man nun auch an, es bestehe, weil die dem Betriebsamt zunächst vorgesetzte Behörde in K. ihren Sitz hat, daselbst eine Niederlassung im Sinne des § 22 cit., so ist doch nicht diese Niederlassung, es ist vielmehr immerhin das Betriebsamt die Stelle, auf deren Geschäftsbetrieb die vorliegende Klage Bezug hat." (Erkannt vom 2. Civ.-Sen. des Reichsgerichts unterm 17. Oktbr. 1882. Entsch. d. Reichsger. in Civils. Bd. 8 S. 403. Eisenbahnrechtl. Entsch. II. S 370 bis 373.)

Dagegen liegt die Führung der Haftpflichtprozesse aus Unfällen in den Hauptwerkstätten ausschließlich den Direktionen ob (s. Anm. 114 S. 116).

117a) § 16 Org. s. Anm. 107d S. 213; die selbstständige Entscheidung auf Anträge wegen Ertheilung der Erlaubniß zum Betreten des Bahnkörpers kann aber den Betriebsämtern nicht zugestanden werden, weil die Gewährung der Erlaubnißkarten nach dem Bahnpolizeireglement der Genehmigung der Aufsichtsbehörde bedarf, deren Befugnisse bei der Staatseisenbahnverwaltung organisationsmäßig den Direktionen beigelegt sind (Erl. vom 20. September 1885. E.-V.-Bl. S. 254).

117b) über die Betriebs-Krankenkassen und — als bauleitende Behörde — auch über die Bau-Krankenkassen: Erlaß vom 24./31. Mai 1884. E.-V.-Bl. S. 302 s. Anm. 107e S. 214.

117c) Erl. v. 9. Juli 1885. E.-V.-Bl. S. 171 und 18. September 1885. E.-V.-Bl. S. 253 s. Anm. 107 f S. 214.

117d) § 16 Org. s. Anm. 105 S. 211.

118) § 11 Org. Anm. 105 S. 211 f. die Geschäftsordnung der Betriebsämter für die laufende Verwaltung vom 4. Febr. 1880 (E.-V.-Bl. S. 103) Anm. 76 I.

D. Die Königlichen Eisenbahn-Baukommissionen.[118a]

Die Königlichen Eisenbahn-Baukommissionen, soweit nicht bei deren Einrichtung eine abweichende Bestimmung getroffen ist, sind derjenigen Königlichen Direktion unterstellt, deren Geschäftsbezirk die ihrer Verwaltung überwiesenen, im Bau befindlichen Bahnstrecken angehören. Den Eisenbahn-Baukommissionen obliegt die Leitung der ihnen übertragenen Bauten, sowie die Erledigung aller Geschäfte der Bauverwaltung innerhalb des ihnen zugewiesenen Bezirks, soweit dieselben nicht durch die Vorschriften der Organisation oder durch die Bestimmungen ihrer Geschäftsordnung dem Minister[118b]) oder der vorgesetzten Direktion[118c]) vorbehalten sind.[119])

Sie haben den Bau der von ihnen verwalteten Strecken nach den Anordnungen der Direktion einzurichten.[120])

§ 18. Die Organisation der Preußischen Privat-Eisenbahnen.

I. Entwickelung und Prinzip.

A. Die Preußischen Privateisenbahnen sind stets fast ausnahmslos im Besitz und in der Verwaltung von Aktiengesellschaften gewesen.[1]) Der Betrieb und die Verwaltung der Privateisenbahnen durch Aktiengesellschaften bildete von Anfang an so die Regel, daß das Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 diese Verwaltungsform ausschließlich berücksichtigt hat. Darauf ist es zurückzuführen, daß das Eisenbahngesetz besondere Normen über die Organisation der Privateisenbahnen nicht enthält. Es beschränkt sich vielmehr lediglich auf die Bestimmung, daß mittelst der landesherrlichen Bestätigung des Statuts der Gesellschaft die Rechte einer Korporation oder einer anonymen Gesellschaft ertheilt werden.[2]) Da diese Bestimmung durch die spätere

---

S. 189—192 und für die Leitung des Baus neuer Bahnstrecken v. 13. Oktober 1884. (E.-V.-Bl. S. 381.) Anm. 76 II. S. 193.

[118a]) § 7 Abs. 2 S. 1 Org. Vgl. Anm. 15 S. 163 und Anm. 77 S. 195.

[118b]) §§ 4—6 Org. Anm. 97 f. S. 205—210.

[118c]) §§ 12—14 Org. Anm. 107 f. S. 212—217.

[119]) § 21 Satz 1 Org. Anm. 96 S. 205 Anm. 100c S. 208 u. Anm. 116 S. 218.

[120]) § 11 Org. Anm. 105 S. 211 und Anm. 86a—c. 87. S. 198.

[1]) s. S. 86 § 16 Anm. 1.

[2]) § 3 Eisenb.-Ges. v. 3. Novbr. 1838.

Gesetzgebung nicht aufgehoben worden ist, so werden die Eisenbahngesellschaften durch die landesherrliche Bestätigung des Statuts zu Korporationen,[3]) — eine Eigenschaft, welche sie übrigens durch ihre Eintragung in das Handelsregister als Aktiengesellschaften nach der herrschenden Meinung auch ohne besondere Verleihung erlangen.[3a])

Hiernach ist für die Entwickelung der Organisation der Preußischen Privateisenbahnen im Allgemeinen die Organisation der Aktiengesellschaften maßgebend geworden. Die Wandlungen, welche diese in Preußen erfahren hat, haben sich folgeweise auch auf die Organisation der Eisenbahngesellschaften erstreckt.[4])

Indeß haben die Besonderheiten des Eisenbahnwesens auf die Organisation der Privateisenbahnen in vielen Beziehungen einen so wesentlichen und eigenartigen Einfluß ausgeübt, daß es nicht genügt, lediglich auf die Organisation der Aktiengesellschaften im Allgemeinen Bezug zu nehmen. Vielmehr macht sich das Erforderniß geltend, auf dieser Basis die spezielle Organisation der Eisenbahngesellschaften — in ihren Grundzügen wenigstens — zur Darstellung zu bringen.[5])

B. Die Organisation der Privateisenbahnen beruht auf dem Prinzipe der Selbstverwaltung. Die beiden ineinandergreifenden Theile dieser Organisation: die Gesellschaftsorganisation, welche die Verfassung der Eisenbahngesellschaft, die Konstituirung, Zusammensetzung, Befugnisse und Verhältnisse der Gesellschaftsorgane umfaßt, und die Betriebsorganisation, welche die Exekutive des Betriebes, die Regelung der Befugnisse und des Geschäftskreises der hierzu erforderlichen einzelnen Betriebsorgane und Dienstzweige zum Gegenstande hat,[6]) wird von dem Prinzipe der Selbstverwaltung ge-

---

[3]) s. S. 146. § 16 Anm. 188. Sie sind Privatkorporationen s. § 16 Anm. 188 S. 145 f., also ohne die Rechte der öffentlichen Korporationen. Renaud, A. G. S. 191. Stobbe, D. Pr.-R., 2. A., Bd. 1 S. 471. Unger, Krit. Ueberschau Bd. 6 S. 188 f.

[3a]) Art. 211 H.-G.-B. Vgl. Ring, Akt.-Ges. S. 390. 391 und die dort angeführte Literatur. R.-O.-H.-G. Bd. 11 S. 121. v. Hahn, H.-G.-B. Bd. 1 S. 685. Stobbe, D. Pr.-R., 2. A., Bd. 1 S. 471.

[4]) s. S. 126 ff. § 16.

[5]) s. Vorwort S. IV, V.

[6]) Haberer S. 79 unterscheidet in einer höchst unklaren, für die Darstellung des Eisenbahnrechts nicht wohl verwerthbaren Weise die wirthschaftliche Verwaltung, welche sich auf den finanziellen Theil des Unternehmens bezieht, und die fachliche Verwaltung, deren Aufgabe es ist, den Eisenbahnbetrieb in der den öffentlichen Interessen entsprechenden Weise zu besorgen. Endemann, R. d. Eisenb. I, S. 90.—91 verweist in Betreff der Gesellschaftsorganisation lediglich auf das geltende Aktien-Gesellschaftsrecht und fertigt die Betriebsorganisation mit wenigen allgemein gehaltenen Sätzen ab.

tragen und durchdrungen. Wie allen anderen Aktiengesellschaften, steht auch den Eisenbahngesellschaften die Befugniß zu, — im Rahmen und in den Grenzen des Aktiengesellschaftsrechts[7]) und unter Respektirung der dem Staate vorbehaltenen Aufsichtsbefugnisse[8]) — ihre Unternehmungen selbst zu verwalten, ihre Angelegenheiten selbstständig zu regeln und demgemäß sowohl ihre Gesellschafts- wie ihre Betriebsorganisation nach eigenen Normen und Einrichtungen zu ordnen und ihren individuellen Verhältnissen gemäß zu gestalten.

Hierin zeigt sich der wichtigste Unterschied von der Organisation der Staatseisenbahnen. Für die letzteren sind nach den Prinzipien der staatlichen Verwaltung bestimmte Kategorien von Staatsbehörden konstituirt, welche im Verhältnisse der Subordination zu einander stehen. Die Oberleitung der gesammten einheitlichen Verwaltung und des Betriebes ist in einer obersten Zentralbehörde — dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten — konzentrirt.[9]) Die Verwaltung der Staatseisenbahnen als stationes fisci stellt nur einen integrirenden Theil der gesammten Staatsverwaltung dar. Ihre Organisation ist daher von der Gesammtorganisation der Staatsverwaltung abhängig und steht mit dieser in engster Verbindung.[10]) Dagegen sind die einzelnen Eisenbahngesellschaften befugt, selbstständig und unabhängig sowohl von einander, wie von der Staatsverwaltung nach den Prinzipien des Aktiengesellschaftsrechts die Konstituirung ihrer Gesellschaftsvertretung, Beamten und Dienstzweige zu bewirken und sich eigene Gesellschafts- und Betriebsorgane zu schaffen, deren Bildung, Kompetenz und Geschäftskreis — im Rahmen der allgemeinen gesetzlichen Normen — lediglich durch den Willen der Gesellschaft bestimmt wird.

Nach dem geltenden Aktien-Gesellschaftsrecht muß zwar die Gesellschafts-Organisation (Verfassung) derartig gestaltet sein, daß jede Eisenbahn-Aktiengesellschaft drei Gesellschaftsorgane besitzt: den Vorstand, die Generalversammlung und den Aufsichtsrath mit zum Theil gesetzlich, zum Theil statutarisch bestimmten Befugnissen. Aber diese Organe stehen nicht, — wie die Kategorien der Staatseisenbahn-Verwaltungsbehörden — im Verhältnisse der

---

[7]) S. 127. Erl. d. Reichsger. v. 19. Febr. 1881. Entsch. Bd. 3 S. 125. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 385.

[8]) Abschn. II. §§ 7.—14 S. 26 ff. und unten S. 227 f.

[9]) s. § 17 S. 156 ff. W. Koch, Anl. 1, Organisation des Eisenb.-Betriebs S. 1 und 2.

[10]) s. § 17 S. 167 u. Anm. 34 ibid.

Subordination zu einander und ihre Befugnisse werden nicht nach diesem Gesichtspunkte vertheilt und ausgeübt. Die Gesellschaftsorgane zerfallen vielmehr in eine beschließende (Generalversammlung), eine ausführende (Vorstand) und eine kontrolirende (Aufsichtsrath) Instanz, und das Zusammenwirken dieser drei Faktoren bildet in vollständiger Abweichung von dem staatlichen Verwaltungssystem das Wesen der allgemeinen Verwaltungsorganisation (Verfassung) der Privateisenbahnen.[11])

Weniger als in der Gesellschaftsorganisation (Verfassung) tritt in der Betriebsorganisation, an deren Spitze das Exekutivorgan der Gesellschaft — der Vorstand — steht, dieser prinzipielle Unterschied zwischen Privat- und Staatseisenbahnen hervor. Zwar herrscht auch hier für die Privateisenbahnen das Prinzip der Selbstverwaltung und der freien Gestaltung der Betriebsorgane. Eine staatlich vorgeschriebene Dienstpragmatik für die Betriebsorganisation der Privateisenbahnen besteht nicht. Eine jede ist befugt, die für den exekutiven Betrieb erforderlichen Organe, Dienststellen, Beamtenkategorien nach eigenem Ermessen zu formiren und mit den nöthigen Befugnissen und Instruktionen[12]) auszustatten. Aber die Gleichartig-

---

[11]) In denjenigen Fällen, in welchen Privatbahnen unter Staatsverwaltung stehen (sei es für Rechnung der Privatgesellschaft, sei es für Staatsrechnung) und die verwaltende Staatsbehörde (Königliche Eisenbahndirektion) zugleich zum Vorstande der Eisenbahn-Aktiengesellschaft bestellt ist, ist mit Rücksicht auf das Erforderniß der Unabhängigkeit der Privatgesellschaftsorgane die Frage entstanden, ob es nicht gegen das Wesen der Aktiengesellschaft verstößt, daß zum Vorstande derselben eine Staatsbehörde, d. h. ein nicht unabhängiges Exekutivorgan eingesetzt sei. Vgl. hierüber § 17 S. 169 Anm. 38. § 18 S. 264 Anm. 141a. Ring S. 499 Ziff. 3. Renaud § 46 ff. S. 405 ff. Sachs, der Rumänische Prozeß in Goldschmidt's Zeitschr., N. F., Bd. 14 S. 45.—50. Löwenfeld, Recht d. Aktienges. S. 238 ff., und in seiner Broschüre: „Das Erkenntniß des Reichsgerichts in Sachen des Rumänischen Retrocessionsvertrages und die Preuß. Verstaatlichungsverträge.“ Berlin 1881 S. 15 ff.

[12]) Für bestimmte Kategorien von Direktionsmitgliedern und Oberbeamten (s. S. 242 f.) ist allerdings durch Verordnung und Konzession die Befähigung zum höheren Verwaltungs-Justiz- bezw. technischen Dienst vorgeschrieben und demgemäß die Bestätigung der Wahl dem Staate vorbehalten. Auch bedürfen die Dienstinstruktionen dieser Mitglieder der Genehmigung des Ministers, die der übrigen Beamten der des zuständigen Eisenbahn-Kommissariats (s. Anm. 75. 76 S. 243. Cirk.-Reskr. v. 14. Juni 1875. Min.-Bl. d. i. V. S. 164 ff. s. oben S. 55. Endemann, Recht d. Eisenb. S. 91. Schrötter E.-R. S. 207). — Aber, wenngleich der Staat bezw. das Reich — insbesondere in den Vorschriften zur Sicherheit des Bahnbetriebs — das Vorhandensein gewisser Kategorien von Angestellten und Dienststellen bei allen Bahnen in gleicher Weise voraussetzt (17 Kategorien von Bahnpolizeibeamten: s. § 66 des Bahnpolizeireglements f. d. Eisenb. Deutschlands

keit des Betriebs- und Verkehrszweckes hat auch ohne positive Vorschrift auf dem Gebiete der Betriebsorganisation zu im Wesentlichen analogen Einrichtungen der Privat- und Staatsbahnen geführt, zumal hierbei die Organisation der Privateisenbahnen — als der älteren — den Staatseisenbahnen zum Vorbild gedient hat. Mit Nothwendigkeit und ganz von selbst haben sich — wenngleich mit verschiedenartiger Benennung und mannigfachen Modifikationen im Einzelnen — doch in der Hauptsache ähnliche Abtheilungen und Instanzen sowohl für die Gesammtheit der Betriebsverwaltung wie auch für die speziellen Dienstzweige gebildet.[13]) So sind analoge Kategorien von Angestellten entstanden, deren dienstliche Verrichtungen nach im Wesentlichen übereinstimmenden Instruktionen und Reglements geübt werden.

Begünstigt und gefördert wurde diese analoge Bildung der Betriebsorganisation noch durch den Umstand, daß den Organen und Beamten der Privateisenbahnen die Handhabung der Bahnpolizei übertragen worden ist. Denn, wenngleich dieselben im Uebrigen der Natur der Sache nach nicht den Charakter öffentlicher Behörden und Beamten besitzen, so erforderte doch die Ueberweisung der Bahnpolizei nothwendig, ihnen behufs Ausübung derselben die gleichen Rechte und Pflichten zuzuweisen, wie den staatlichen Bahnpolizei-Behörden und Beamten. Dadurch wurde aber eine Reihe gleicher Normen und Einrichtungen für Staats- und Privatbahnen bedingt.[14])

Endlich hat sowohl dieses Moment wie überhaupt der gemeinsame Verkehrs- und Betriebszweck eine im Wesentliche übereinstimmende Handhabung der Disciplinargewalt und den Gebrauch ähnlicher Disziplinar-Strafmittel hervorgerufen, — wenngleich dieselben

---

v. 30. November 1885 und § 47 der Bahnordnung f. Deutsche Bahnen untergeordneter Bedeutung v. 12. Juni 1878), und eine bestimmte Qualifikation für diese Kategorien vorschreibt (§ 68 Bahnpol.-Regl. § 49 Bahnordn. u. Bestimmungen über die Befähigung von Bahnpolizeibeamten und Lokomotivführern v. 12. Juni 1878. R.-C.-Bl. S. 364 ff.), so ist hieraus doch nur indirekt zu folgern, daß die Privateisenbahnen mit diesen Beamten und Angestellten ausgerüstet sein müssen. Eine direkte staatliche Vorschrift über die Zahl, Gattung, Qualifikation und Geschäftskreis der Betriebsorgane der Privateisenbahnen ist nicht gegeben, ebensowenig wie die Benennungen der einzelnen Kategorien gleichartige sind. s. Bessel und Kühlwetter II S. 25.

[13]) s. S. 230 u. S. 246, vgl. S. 195 ff.

[14]) Absch. VII. s. Bessel u. Kühlwetter II. S. 30 ff. Schrötter, Eisenb.-R. S. 207. 208.

bei den Privatbahnen des öffentlich-rechtlichen Charakters entbehren und lediglich auf der Grundlage des privatrechtlichen Dienstvertrages beruhen.[15])

C. Das Prinzip der Selbstverwaltung und freien Gestaltung der Verwaltungsorganisation ist jedoch wesentlich modifizirt durch das Prinzip der Staatsaufsicht. Die Staatsaufsicht bildet das Korrelat zur Selbstverwaltung der Privateisenbahnen in Preußen.[16])

In Rücksicht auf die außerordentliche kulturelle, wirthschaftliche und strategische Bedeutung der Eisenbahnen konnte der Staat den Eisenbahngesellschaften die Selbstverwaltung ihrer Unternehmungen und die Gestaltung ihrer Organisation nicht in gleichem Umfange überlassen, wie anderen Aktiengesellschaften. Von dem Gesichtspunkte ausgehend, daß von der ordnungsmäßigen, zuverlässigen und rationellen Verwaltung dieser wichtigen Verkehrsanstalten ihr regelmäßiges, stetiges und den öffentlichen Verkehrsinteressen entsprechendes Funktioniren in hohem Grade abhängig ist, hat sich der Staat durch Gesetz und Konzession alle diejenigen Aufsichtsbefugnisse den Privateisenbahnen gegenüber gewahrt, welche ihn in den Stand setzen, den im öffentlichen Interesse erforderlichen Einfluß auf ihre Verwaltungsorganisation auszuüben.[17])

Vornehmlich aus diesem Grunde ist durch das Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 der Gesellschaftsvertrag (Statut), dessen wesentlicher Inhalt in der Regelung der Verwaltungsorganisation, in der Bestimmung über die Konstituirung, die Rechte und Pflichten der Gesellschaftsorgane und Abgrenzung ihrer Kompetenzen besteht, von der landesherrlichen Bestätigung und diese wiederum von der Erfüllung der vom Landesherrn gestellten Konzessionsbedingungen abhängig gemacht worden.[18]) Während bei der späteren Entwickelung des Aktiengesellschaftsrechts das Erforderniß der staatlichen Genehmigung für die Errichtung von Aktiengesellschaften generell beseitigt worden ist, ist es für die Eisenbahngesellschaften aufrecht erhalten worden. Dadurch ist dem Staate die Befugniß gewahrt geblieben,

---

[15]) s. S. 252 und Anm. 113a sowie Abschn. IX.

[16]) s. Abschn. II. S. 30 ff. W. Koch, Anl. I. S. 7 f. In Oesterreich-Ungarn: Haberer S. 89.

[17]) S. 32.

[18]) s. Abschn. III. § 16 S. 95 Anm. 21 u. S. 138—141.

auch fernerweit auf die Selbstverwaltung der Eisenbahnen und ihre Verwaltungsorganisation den im öffentlichen Interesse erforderlichen Einfluß auszuüben, und insbesondere zu überwachen, daß sich die Konstituirung, Organisation und Geschäftsführung der Gesellschafts- und Betriebsorgane im Rahmen und nach Maßgabe der Gesetze vollzieht. Es genügt hierbei, auf die an früherer Stelle bereits ausführlich erfolgte Darstellung des staatlichen Eisenbahnhoheitsrechts, seiner Entwickelung und Ausübung durch die Aufsichtsbehörden Bezug zu nehmen.[19])

Soweit der Einfluß des Staates auf die Verwaltungsorganisation noch nicht genügend durch positive Gesetzesvorschrift gesichert erschien, ist dies mittelbar im Wege der Konzession bezw. durch Auferlegung entsprechender Vorbehalte in die Konzessionsbedingungen geschehen.[20]) Durchweg ist in denselben in Ergänzung und weiterer Ausführung der gesetzlichen Aufsichtsvorschriften den Eisenbahngesellschaften eine Reihe von Verpflichtungen dem Staate und seinen Aufsichtsbehörden gegenüber auferlegt, welche diesem eine maßgebende Einwirkung sowohl auf die Gesellschaftsorganisation (Verfassung)[21]) — Errichtung, Zusammensetzung, Kompetenz und Geschäftsführung der Gesellschaftsorgane — wie auch auf die Betriebsorganisation der Privateisenbahnen — Gestaltung der Dienstzweige, Qualifikation, Kompetenz und Instruktionen der höheren und niederen Betriebsorgane, — gewähren.

Verstärkt ist diese staatliche Einwirkung noch durch den bereits hervorgehobenen Umstand, daß ein Theil der Betriebsorgane der Privateisenbahnen als Bahnpolizeibeamte der staatlichen Aufsicht und Disziplin unmittelbar unterliegt[22]) und in dieser Hinsicht öffentlich-rechtlichen Charakter besitzt.

D. Während sich in der Verwaltungsorganisation der Staatseisenbahnen der Gedanke der Dezentralisation allmählich immer mehr

---

[19]) Abschn. II. §§ 7—14 S. 26 ff. Für die Staatsaufsicht über die Privateisenbahnen kommen vornehmlich als Aufsichtsbehörden der Minister der öffentlichen Arbeiten (Abth. IV. des Ministeriums) S. 41—44, das Königliche Eisenbahn-Kommissariat S. 45—55 und die Landes-Verwaltungs- und Polizei-Behörden S. 56 f. in Betracht.

[20]) Abschn. III. § 16 S. 92—104. 118—123.

[21]) S. 122. 123.

[22]) S. 48. 49 Anm. 31 f. Abschn. VII.

Bahn brach und zur Durchführung gelangte,[23]) ist in der Verwaltungsorganisation der Privateisenbahnen das Prinzip der Zentralisation von Anfang an das herrschende geblieben. Auf die Gesellschaftsorganisation der Eisenbahngesellschaften hat zwar die Aktienrechts-Gesetzgebung im Sinne der Dezentralisation insofern eingewirkt, als die von der Gesellschaft verfassungsmäßig auszuübenden Befugnisse unter die drei gesetzlich vorgeschriebenen Gesellschaftsorgane (Vorstand, General-Versammlung, Aufsichtsrath) getheilt sind.[24]) Abgesehen hiervon sind aber die mit der Betriebsorganisation und Geschäftsführung verknüpften Kompetenzen in allen wesentlichen Beziehungen in der Regel in den Händen des Gesellschaftsvorstandes (Direktion, Direktorium ꝛc.) konzentrirt.

Für Privatbahnen von geringerem Umfange findet diese Erscheinung ihre natürliche Erklärung vornehmlich darin, daß die unbedeutende räumliche und geschäftliche Ausdehnung derselben die Einrichtung von mit wesentlicheren Sonderbefugnissen ausgerüsteten Unterinstanzen bezw. eine theilweise Uebertragung der Machtvollkommenheiten des Vorstandes auf diese nicht erforderlich gemacht hat.

Aber auch bei den Privateisenbahnen von größerem Umfange, für welche im Interesse einer ordnungsmäßigen und prompten Erledigung der Geschäfte die Konstituirung unterer Instanzen mit selbstständigen Befugnissen und einem ausgedehnteren Geschäftskreise nothwendig wurde, sind diese Befugnisse fast überall — im Vergleich mit den Kompetenzen der unteren Staatseisenbahnbehörden — auf ein verhältnißmäßig geringes Maaß und in der Regel nur auf interne Angelegenheiten der Verwaltung und des Betriebsdienstes beschränkt worden. Die Vertretung der Verwaltung nach Innen und Außen ist prinzipiell dem Vorstande vorbehalten und nur ausnahmsweise und in beschränktem Grade auch unteren Instanzen übertragen. Der Grund dafür liegt wohl vornehmlich in dem Umstande, daß die Verantwortlichkeit, welche die Gesetzgebung in Verbindung mit den Konzessionen und Statuten den Vorständen der Eisenbahngesellschaften auferlegte, eine Uebertragung der ihnen zugewiesenen Befugnisse und Pflichten auf untere Instanzen und damit die Vertretung für diese nicht zuläßt.[25]).

---

[23]) S. 158. 160 ff.

[24]) s. S. 232 ff.

[25]) Daher ist z. B. die Bestellung von Prokuristen und Handlungsbevollmächtigten, wie sie bei anderen Aktiengesellschaften gebräuchlich, der Organisation der Eisenbahngesellschaften fremd.

Von dem gemeinsamen Prinzipe der Zentralisation ausgehend, haben sich hiernach trotz mannigfacher Ungleichheiten im Einzelnen — wie sie der Natur der Sache nach bei der Selbstverwaltung in Folge der sehr verschiedenen Bedeutung, Größe und Lage der Unternehmungen, ihrer Verkehrs- und Betriebsverhältnisse sich herausbildeten — die Verwaltungseinrichtungen und insbesondere die Gestaltung der Exekutiv-(Betriebs-)organe der Privateisenbahnen im Ganzen analog entwickelt, sie haben in ihren Grundzügen einen im Wesentlichen einheitlichen Charakter angenommen.

An der Spitze steht als oberstes Exekutivorgan der Vorstand (Direktion, Direktorium), welcher die Gesammtheit aller wichtigeren Exekutivbefugnisse in sich vereinigt.[26]) Soweit nicht die Vorstandsmitglieder die bezüglichen Funktionen zugleich wahrnehmen, fungiren unter dem Vorstande in der Regel Oberbeamte,[27]) deren Kompetenz sich jedoch vorwiegend auf den inneren Dienst unter der Direktive des Vorstandes erstreckt und eine selbstständige Vertretung nach Außen zumeist nur in beschränktem Grade in sich schließt. Den Oberbeamten obliegt die Oberleitung der einzelnen Dienstzweige des Gesammtunternehmens.[28]) Unter den Oberbeamten stehen sodann als Zwischeninstanzen die Bau- und Betriebsinspektoren (Bau- und Betriebsinspektionen), welche mit der Aufsicht und Leitung des Betriebs (vornehmlich des Stations- und Zugdienstes), sowie der baulichen Unterhaltung der einzelnen Theile (Strecken) des Unternehmens befaßt sind,[29]) sowie die Maschineninspektoren, Werkstättenvorsteher, Hauptmaterialienverwalter, welchen die Aufsicht und Leitung einzelner Theile der bezüglichen Dienstzweige übertragen ist. Auch ihre Kompetenzen beziehen sich fast ausschließlich auf den innern Dienst. Diesen Zwischeninstanzen sind die niederen Dienststellen, die Stationsverwaltungen und

---

[26]) Renaud, Recht d. Akt.-Ges. § 52 S. 467 ff.

[27]) s. S. 246. Ihre Funktionen können auch mit denjenigen der Vorstandsmitglieder vereinigt sein (Renaud § 60 S. 557) bezw. letztere zugleich die Oberbeamten-Funktionen wahrnehmen.

[28]) s. Anm. 88 S. 246. Allgemeiner administrativer Betriebsdienst (Ober-Betriebsinspektor, Betriebsdirektor), Güterdienst (Ober-Güterverwalter, Güterdirektor), Bau- und Unterhaltungsdienst (Oberingenieur, Baudirektor), Maschinen- und Transportdienst (Ober-Maschinenmeister, Maschinendirektor) 2c.

[29]) Bei größeren Verwaltungen findet sich noch die weitere Eintheilung in Betriebs-Sektionen, an deren Spitze Betriebsbeamte stehen, welche den Betriebs-Inspektoren nachgeordnet sind.

Güterexpeditionen, Bahnmeistereien, Magazinverwaltungen ꝛc. unterstellt, deren Obliegenheiten in analoger Weise, wie bei den betreffenden Dienststellen der Staatseisenbahnen, geregelt sind.

Diese Organisation der Privateisenbahnen hat Unterinstanzen mit so wesentlichen und selbstständigen Befugnissen nicht nur in Betreff des inneren Dienstes, sondern auch zur Vertretung nach Außen, wie die Eisenbahn-Betriebsämter und Baukommissionen der Staatseisenbahnverwaltung[30]) nicht zugelassen. Die Organisation der Privateisenbahnen ist vielmehr prinzipiell eine zentralisirte geblieben, welche alle wesentlicheren Verwaltungsbefugnisse nach Innen und Außen in den Händen des Vorstandes bezw. seiner Mitglieder vereinigt.

II. Geltungsgebiet.

Nach den vorstehend dargestellten Prinzipien ist im Wesentlichen und mit nur geringen Abweichungen die Organisation sämmtlicher Preußischer Privateisenbahnen,[30a]) welche nicht vom Staate verwaltet werden,[31]) geordnet. Die Einheitlichkeit der Organisation erfordert, daß diese Prinzipien auch für diejenigen Theile Preußischer Privateisenbahnen maßgebend sind, welche im Auslande belegen und konzessionirt sind. Jedoch sind die inländischen Eisenbahngesellschaften in Betreff der im Auslande belegenen Theile ihrer Unternehmungen, soweit nicht ein anderes durch Staatsvertrag oder Konzession bestimmt ist, der Natur der Sache nach zugleich auch den bezüglichen Vorschriften des ausländischen Staates über die Organisation der Verwaltung und des Betriebes von Privateisenbahnen unterworfen. Ebenso gelten für ausländische Eisenbahngesellschaften hinsichtlich ihrer im Inlande belegenen und betriebenen Strecken Mangels positiver Festsetzungen durch Staatsvertrag oder Konzession, die inländischen Bestimmungen über die Organisation der Privateisenbahnen.[32])

---

[30]) s. § 17 S. 188 ff. 195 und S. 217 ff. 222.

[30a]) mit Ausnahme der geringfügigen Minderzahl, welche nicht von Aktiengesellschaften betrieben werden s. S. 86 Anm. 1.

[31]) s. § 17 S. 166. 167.

[32]) s. Abschn. III. § 16. Anm. 184 S. 144. Ring, Komment. z. Akt.-Ges. S. 141.

III. Eintheilung der Privateisenbahn-Verwaltungsorgane.

Die Verwaltung der Preußischen Privateisenbahnen erfolgt unter der Oberaufsicht des Ministers der öffentlichen Arbeiten[33]) und der Aufsicht des Eisenbahn-Kommissariats zu Berlin:[34]) 1. Durch die Generalversammlung.[35]) 2. Durch den Vorstand[36]) (Direktion, Direktorium) und die von diesem ressortirenden Bevollmächtigten oder Beamten (Dienststellen).[37]) 3. Durch den Aufsichtsrath.[38])

Jede Eisenbahngesellschaft muß diese drei Organe haben.[39])

IV. Die rechtliche Natur der Eisenbahn-Gesellschaften und der Privateisenbahn-Verwaltungsorgane.

Aus den vorgenannten Organen setzt sich der Organismus der Eisenbahngesellschaft zusammen. Sie vertreten dieselbe innerhalb des ihnen durch Gesetz und Statut zugewiesenen Wirkungskreises.

Die Eisenbahngesellschaften sind als Aktiengesellschaften juristische Personen;[39a]) sie haben als solche selbstständig ihre Rechte und

---

[33]) Abschn. II. § 12 S. 41—44. s. über die Aufsichtsorgane des Reichs. Abschn. II. § 14 S. 69 ff.

[34]) Abschn. II. § 12 S. 45—58.

[35]) Art. 209 Ziff. 6. Art. 221. 236 bis Art. 238a. H.-G.-B. Renaud § 46 S. 405. § 47—51 S. 406 ff. Primker § 120 S. 562 ff. Gareis, 2. Aufl., S. 232 f.

[36]) Art. 209 Ziff. 5. 209 f. 227—234. 239—241. H.-G.-B. Renaud § 46 S. 405. § 52—58 S. 467 ff. Primker § 122 S. 575 f. Gareis, 2. Aufl., S. 234 f. Kayser S. 120 f. 131 f.

[37]) Art. 235 H.-G.-B. Renaud § 60 S. 556 f. Makower S. 90. Ring S. 527—529. Völderndorff S. 650. 651.

[38]) Art. 209 f. Art. 224—226 H.-G.-B. Primker § 122 S. 580 f. Völderndorff S. 591 f. Ring S. 487 f. Renaud § 59 S. 550 f. Neben dem Aufsichtsrath kann es nicht noch einen besonderen Verwaltungsrath geben. Ein solcher kann nur entweder ein Theil des Vorstandes oder des Aufsichtsraths sein. Kayser S. 114 Note 3.

[39]) Art. 209 f. 221. H.-G.-B. Erk. d. Reichsger. v. 19. Febr. 1881. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 388. 389.

[39a]) Entsch. d. Reichsger. in Civils. Bd. 2 S. 400, Bd. 3 S. 55, Bd. 6 S. 71, Bd. 7 S. 69, und des R.-O.-H.-G. Bd. 22 S. 242, Bd. 24 S. 311. Windscheid, Pandekt., Bd. 1 § 58. Wiener in Goldschmidt's Zeitschr. Bd. 24 S. 50. Laband eod. Bd. 7 S. 618. Fick eod. Bd. 5 S. 9. Christ eod. Bd. 6 S. 428 f. Renaud, A.-G. S. 133 ff. Stobbe, D. Priv.-R., 2. A., Bd. 1 S. 471. Strey, Handelsgesellsch.-R. I. S. 38 ff. Unger in der krit. Uebersch. Bd. 6 S. 183 f. Behrend, Hand.-R., Bd. 1 S. 444 f. v. Hahn, H.-G.-B., Bd. 1 S. 684. s. abweichende Meinungen bei Ring, A.-G., S. 390.

Pflichten;[39b]) sie können Eigenthum und andere dingliche Rechte an Grundstücken erwerben,[39c]) sie können vor Gericht klagen und verklagt werden.[40]) Ihr ordentlicher Gerichtsstand ist bei dem Gerichte, in dessen Bezirke sie ihren Sitz haben.[41]) Die Eisenbahngesellschaften sind privatgewerbliche Handelsgesellschaften.[42]) Der Gegenstand ihres Unternehmens besteht in dem Betriebe des Eisenbahntransportgewerbes und allen damit im Zusammenhang stehenden Geschäften.[42a]) Sie sind daher auch Frachtführer im Sinne des Handels-Gesetz-Buches.[43]) Sowohl als Aktien- bezw. Handelsgesellschaften wie als gewerbemäßige Frachtführer sind sie Kaufleute, ihre Geschäfte sind Handelsgeschäfte und daher den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches in allen Beziehungen unterworfen.[44]) Ihr Personal hat den

---

39b) Art. 213 Al. 1 H.-G.-B. und zwar ihrer Natur nach Privatkorporationen mit voller Vermögens- und Gerichtsfähigkeit. Sie haben nicht die Rechte, welche ausschließlich den öffentlichen Korporationen zukommen, insbesondere nicht die diesen zustehenden Rechtswohlthaten in materiellrechtlicher oder prozessualischer Beziehung. Renaud S. 191. Ring S. 445. Stobbe, D. Pr.-R., 2. Aufl., Bd. 1 S. 471. Ihr Einkommen ist selbstständig besteuerungsfähig. s. Ges. v. 1. Mai 1851. G.-S. S. 193. v. Brauchitsch Bd. 1 S. 211, Bd. 2 S. 50. 54. Sie genießen die status-Rechte der Kaufleute. (§ 17 S. 171 Anm. 41 i. f.) An den Kommunalwahlen können sie sich betheiligen, (v. Brauchitsch, Die neuen Preuß. Verw.-Ges. Bd. 2 S. 121. 122. 126. 276—280), nicht aber an den Landtags- und Reichstagswahlen. Sie können nicht beleidigt werden; wohl aber ist Kreditgefährdung möglich. (§ 187 R.-St.-G.-B.) Im strafrechtlichen Sinne sind sie nicht deliktsfähig und dürfen daher auch nicht in Geldstrafen verurtheilt werden. Dagegen kann das von ihren Vertretern begangene Delikt ihnen civilrechtlich zur Last gelegt werden. (Art. 230. H.-G.-B. s. Anm. 142.) In Betreff der Haftung der Eisenbahngesellschaften für die Handlungen ihrer Leute und Dienststellen gilt das oben S. 168 Anm. 36 Bemerkte. (Vgl. Renaud §§ 8 ff. S. 101 f. Primker § 133 S. 168. Ring S. 445. 446. Kayser S. 82. 83. Völderndorff S. 418. f. Makower S. 52.)

39c) Art. 213 Al. 81. H.-G.-B.; staatliche Genehmigung zum Erwerbe von Grundstücken und dinglichen Rechten ist nicht erforderlich, wohl aber zur Veräußerung. Vgl. § 7 Eisenb.-Ges. v. 3. Novbr. 1838 und oben S. 42 Anm. 10.

40) S. 242 (Vorstand). Vgl. in Betreff der Klagen aus dem Eisenbahntransportvertrage Art. 422—431. H.-G.-B. § 62 Eisenb.-Betr.-Regl.

41) Art. 213 Al. 2 H.-G.-B. § 19 C.-P.-O. Das Statut kann aber auch einen vom Sitze verschiedenen Gerichtsstand bestimmen. § 19 Al. 3 l. c. — § 25. § 29 l. c. Ring S. 446. 447. v. Wilmowski-Levy C.-P.-O. 4 A. S. 42.

42) Art. 208 H.-G.-B.

42a) Erk. des Reichsger. vom 7. Jan. 1886. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 350.

43) Art. 390. 422 ff. H.-G.-B.

44) Es gehören dahin alle diejenigen Geschäfte, welche erforderlich sind, das Eisenbahntransportgewerbe in vollem und ordnungsmäßigem Gange zu erhalten, also auf den Unterhalt des Bahnkörpers und der Baulichkeiten, der Transportmittel, Wagen und Maschinen, die Güter- und Personen-Expedition, das Kassen-

Charakter von Handlungsbevollmächtigten und Handlungsgehülfen (s. S. 235. 245).

Zwar sind die Eisenbahngesellschaften in Rücksicht darauf, daß die öffentlichen Interessen in außerordentlich hohem Grade durch ihre Unternehmungen berührt und beeinflußt werden, in Betreff ihrer Errichtung der Staatsgenehmigung und in Betreff ihres Baus, Betriebs und ihrer Verwaltung der Staatsaufsicht in besonders hervorragender Weise unterworfen.[45]) Es sind ihnen aus diesem Grunde staatlicherseits durch Gesetz und Konzession zahlreiche besondere Rechte eingeräumt und besondere Pflichten auferlegt.[46]) Ein Theil ihrer Angestellten bedarf staatlich vorgeschriebener Qualifikation. Die Instruktionen derselben sind vom Staate zu genehmigen. Soweit sie die Bahnpolizei ausüben, nehmen sie öffentlich-rechtliche Funktionen wahr. Auch hat sich die Betriebsorganisation hiernach in vielen Beziehungen nach Analogie der Betriebsorganisation der Staatseisenbahnen entwickelt.[47])

Aber alle diese Momente, welche in vielen Beziehungen den Eisenbahngesellschaften unter den Aktiengesellschaften eine eximirte Stellung verleihen und ihren Einrichtungen einen den staatlichen Einrichtungen ähnlichen Charaker geben, sind nicht geeignet, ihre privat-

---

wesen, die Anschaffung, Zuführung und Verwaltung der Fonds und Materialien Bezug haben. Aber auch die Nebengewerbe sind einbegriffen, deren Betrieb durch die Eisenbahngesellschaft zwar für die Erfüllung ihrer Hauptaufgabe nicht unbedingt erforderlich, aber des vortheilhafteren und billigeren Betriebs wegen oder aus anderen Gründen accessorisch damit verbunden zu sein pflegt. Es sind dies sämmtliche zur Produktion, Aufbewahrung, Reparatur des Betriebsmaterials und der Betriebsmittel, sowie zur Bequemlichkeit des Publikums betriebenen Geschäfte: Maschinen- und Wagen-Bau- und Reparatur-Werkstätten, Gasanstalten, Koaksöfen, Kalk- und Zement-Gruben, Kohlengruben, Schwellen-Imprägnirungsanstalten, Schienenfabriken, Eisen- und Stahlhämmer, Hochöfen, Materialiendepots, Uniformwerkstätten, Bahnhofsrestaurationen, Billetfabriken, Druckereien u. s. w.

Begrenzt wird dieser Satz nur durch die positive Bestimmung des Handelsgesetzbuchs, daß Verträge über unbewegliche Gegenstände keine Handelsgeschäfte sind. (Art. 275.) Darnach sind die gesammten auf den Bau der Bahn bezüglichen Grundstücksgeschäfte der Eisenbahngesellschaft nicht als Handelsgeschäfte anzusehen. Wohl aber alle anderen, den Bahnbau betreffenden Geschäfte derselben. Dagegen kommt den Eisenbahnbauunternehmern als solchen die Kaufmannsqualität nicht zu. Die von diesen über die Herstellung eines Eisenbahnbaus abgeschlossenen Geschäfte haben also an sich nicht die Natur von Handelsgeschäften (Erk. d. Reichsgerichts vom 26. Oktober 1885. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 375).

[45]) s. S. 227 u. Abschn. II. S. 26 ff.

[46]) S. 29 ff.

[47]) s. S. 226. 246.

rechtliche Natur zu ändern.[48]) Soweit nicht die bahnpolizeilichen Funktionen, Rechte und Pflichten ihrer Angestellten in Frage kommen, sind vielmehr die Eisenbahngesellschaften lediglich privatgewerbliche Handelsgesellschaften und es darf ihnen öffentlich rechtlicher Charakter nicht beigelegt werden.

Aus diesem Grundsatze ergeben sich nachstehende Folgerungen:

1. Den Eisenbahn-Gesellschaften ist in Bezug auf die Verwaltung und den Betrieb ihrer Eisenbahnunternehmungen die Eigenschaft eines Kaufmanns in vollem Umfange einzuräumen.[49])

2. Die Eisenbahn-Gesellschaften sind hiernach in Bezug auf alle den Gegenstand ihres Unternehmens bildenden Geschäfte und Rechtsbeziehungen den materiell- und formell-rechtlichen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches und der Handelsgesetze unterworfen.[50])

3. Die Organe und Dienststellen der Privateisenbahnen haben nicht den Charakter öffentlicher Behörden und weder deren Rechte noch Pflichten.[51])

4. Die Angestellten der Privateisenbahnen haben nicht den Charakter öffentlicher Beamten und weder deren Rechte noch Pflichten.[52])

---

[48]) auch nicht, wenn sie Staatssubvention genießen: s. § 16 S. 98.

[49]) s. Anm. 44.

[50]) über Abschluß und Erfüllung der Handelsgeschäfte, Mündlichkeit der Verträge, Kauf und Lieferung, Frachtgeschäft zc., Eintragung in das Handelsregister, Führung kaufmännischer Handelsbücher, Aufstellung von Bilanzen. Die Angestellten haben die Eigenschaft von Handlungsbevollmächtigten und Handlungsgehülfen und können zu Prokuristen bestellt werden. Auch die öffentlichen Statusrechte der Kaufleute stehen den Eisenbahngesellschaften bezw. ihren Vorständen zu (Stellung unter die Handelskammern, Befugniß zur Wahl der Mitglieder derselben und der Handelsrichter zc.) — S. dagegen in Betreff der Staatseisenbahnen oben § 17 Anm. 40. 41 S. 171.

[51]) A. M. W. Koch, Bd. 2, Anl. 1 S. 3 N. 5 u. 6 und die dort angef. Erk. des Ob.-App.-Ger. Kassel vom 9. Jan. 1855 und 3. Septbr. 1857. Unentschieden Endemann, Recht d. Eisenb. S. 90. Daher sind z. B. ihre Kassen nicht öffentliche Kassen im Sinne des § 53 Th. I. Tit. 16 A. L.-R. Ebensowenig haben ihre Urkunden den Charakter öffentlicher Urkunden im Sinne des § 380 C.-P.-O., wie sie überhaupt die Rechtswohlthaten und prozessualischen Vorrechte öffentlicher Korporationen und Behörden (§§ 19. 20. 157. 169. 185. 190. 382. 391. 397. 402 l. c.) nicht genießen. (Unger in der krit. Ueberschau Bd. 6 S. 188. Renaud, A. G. S. 191. Stobbe, D. Pr.-R., 2. A., Bd. 1 S. 471.) Davon macht allein die Ausübung der Bahnpolizei eine Ausnahme, s. Abschn. VII.

[52]) Sie sind privatrechtliche Handlungsbevollmächtigte bezw. Handlungsgehülfen und nicht Beamte im Sinne des § 359 St.-G.-B. (Erk. d. Ob.-Trib. v.

5. Werden Privateisenbahnen vom Staate für Rechnung derselben oder für Staatsrechnung verwaltet, so behalten die Organe der Privateisenbahnen ihre privatrechtliche Natur. Dagegen greifen für die hiermit betrauten Organe des Staates die oben S. 171 f. normirten Grundsätze Platz.[53])

---

4. Dez. 1873. Oppenh. Rechtspr. Bd. 14 S. 775. Beschorner S. 88. Bessel u. Kühlwetter II. S. 19. 26. W. Koch, Bd. 2 Anl. 1 S. 8.) Nur insoweit sie die der Gesellschaft überlassene Bahnpolizei ausüben und den vorschriftsmäßigen Eid geleistet haben, sind sie als mittelbare Staatsbeamte anzusehen und genießen auch den Schutz solcher (s. Absch. II. § 12 Anm. 31 S. 49 f. Staats-Min.-Beschl. v. 26. Novbr. 1853. M.-Bl. d. i. V. 1854 S. 2. Diszipl.-Ges. v. 21. Juli 1852 §§ 5. 19. 24. Bessel und Kühlwetter II. S. 35 f. 40 f. Schrötter, Pr. Eisenbahnr. S. 208. W. Koch, Anl. 1, S. 9. Haberer S. 91). Aber auch nur in Betreff dieser besonderen Funktion. Im Uebrigen besitzen die Beamten der Privateisenbahnen, selbst wenn sie die Bahnpolizei ausüben, nicht die Eigenschaft mittelbarer oder unmittelbarer Staatsbeamten und können namentlich auch nicht das Steuerprivilegium derselben in Anspruch nehmen (R. d. Min. d. Fin., d. Innern und f. H. u. Gew. vom 23. Mai 1847 und 25. April 1876. Min.-Bl. d. i. V. 1847 S. 173 und 1876 S. 122 und Erk. d. O.-V.-G. vom 6. Juni 1877. Entsch. Bd. 2 S. 175. Bessel und Kühlwetter S. 26. Schrötter S. 208. A. M. W. Koch, Anl. 1 S. 10 Anm. 19); ebensowenig die Unpfändbarkeit ihres Gehaltes in Gemäßheit des § 749 Ziff. 8 C.-P.-O. u. s. w., s. hierüber des Näheren Abschn. VII. und IX.

[53]) s. in Betreff der Beamten: Abschn. IX. Gegen Endemann (Recht der Eisenb. S. 22 .23) wird hier bemerkt, daß seine juristische Konstruktion der vor 1878 vom Preuß. Staate abgeschlossenen Verträge, betreffend die Uebernahme des Betriebs und der Verwaltung von Privateisenbahnen, nicht für zutreffend erachtet werden kann. Der Staat hat die Verwaltung in diesen Verträgen nicht in eigenem Namen, sondern im Namen und für Rechnung der betreffenden Eisenbahngesellschaften übernommen, daher sind auch die Folgerungen, welche E. an diese gegentheilige Annahme knüpft, nicht richtig. Das Verhältniß des Staates ist lediglich dasjenige jedes anderen Verwalters gewesen, die Rechtsakte, welche der Staat bezw. seine Organe als Verwalter vorgenommen haben, sind im Namen der Gesellschaften vorgenommen, die Rechte und Verbindlichkeiten lediglich auf diese übergegangen. Es trifft daher auch nicht zu, daß die staatlichen Organe hierbei von ihren öffentlich-rechtlichen Befugnissen Gebrauch machen konnten. Vielmehr haben die fiskalischen Vorrechte und Privilegien auf die vom Staate für fremde Rechnung verwalteten Eisenbahnen nicht in Anwendung gebracht werden dürfen (s. § 17 S. 171 Ziff. 3), und zwar aus dem Anm. 43 S. 172 angeführten Grunde.

Anders liegt die Frage in Betreff der vom Jahre 1878 ab geschlossenen Verstaatlichungsverträge. Nach diesen verwaltet der Staat die betr. Eisenbahnen im eigenen Namen und für eigene Rechnung gegen Gewährung einer ein- für allemal fixirten Dividende (Erk. d. Reichsger. v. 19. Febr. 1881. Entsch. in Civils. Bd. 3 S. 123 f. Sachs in Goldschmidt's Zeitschr. N. F. Bd. 14 S. 38 bis 45). Hiernach erscheinen der Staatseisenbahnfiskus bezw. die Staatseisenbahnbehörden befugt, von den materiell- und formellrechtlichen Vorrechten des Fiskus Gebrauch zu machen (s. § 17 S. 171 Ziff. 3). Dabei ist aber nicht außer Acht zu lassen, daß die Königl. Eisenbahn-Direktionen eine zweifache Stellung bekleiden. Sie sind einerseits Vertreter des Fiskus zur Verwaltung und Leitung des staatlichen, für fiskalische Rechnung geführten Betriebes. Andererseits sind sie aber auch Vorstände der betreffenden Privateisenbahn-Gesellschaften und deren Vertreter als exekutive Gesellschaftsorgane. Soweit sie in letzterer Eigenschaft handeln, genießen sie die fiskalischen Vorrechte nicht.

V. Verfassung der Privateisenbahn-Verwaltungsorgane.

A. Die Generalversammlung.[54])

Von den Organen der Eisenbahn-Aktiengesellschaft, durch deren Zusammenwirken dieselbe vertreten und verwaltet wird, ist das erste, das Haupt- und Willensorgan, die Generalversammlung. In ihr tritt die Gesammtheit der Aktionäre organisirt auf. Aber wegen der Schwerfälligkeit und Unständigkeit dieses Organs[55]) beschränkt sich der Natur der Sache nach seine Wirksamkeit auf die Beschlußfassung einer Reihe besonders wichtiger Angelegenheiten der Gesellschaft, während die Führung der laufenden Geschäfte und die Kontrole dieser Geschäftsführung den beiden anderen Organen, dem Vorstande und Aufsichtsrathe, zugewiesen ist.

1. Die General-Versammlung tritt in ordentlichen und außerordentlichen Versammlungen zusammen:

Die ordentliche General-Versammlung (Jahresversammlung) ist obligatorisch. Ihre Tagesordnung besteht gesetzlich: a) in der Vorlegung der Bilanz für das verflossene Geschäftsjahr, einer Gewinn- und Verlustrechnung, sowie eines den Vermögensstand und die Verhältnisse der Gesellschaft entwickelnden Berichts mit den Bemerkungen des Aufsichtsraths durch den Vorstand;[56]) b) in dem Vortrage des Berichts des Aufsichtsraths über das Resultat der ihm auferlegten Prüfung der Jahresrechnung, der Bilanz und der Vorschläge zur Gewinnvertheilung;[57]) c) in der Beschlußfassung über die Genehmigung der Bilanz.[58])

Es können zwar der ordentlichen Generalversammlung durch Statut oder die hierzu berufenen Gesellschaftsorgane noch andere Gegenstände zur Berathung und Beschlußfassung zugewiesen werden. Gesetzlich geboten ist es aber nicht. Bei einer Reihe von Gegenständen hängt es also lediglich von der Bestimmung des Statuts oder

---

[54]) s. Anm. 35.

[55]) Renaud § 46 S. 405. Ring S. 495.

[56]) Art. 239 Al. 2 H.-G.-B. s. Anm. 129—131 S. 257. Anm. 153 S. 268. Anm. 176 S. 277.

[57]) Art. 225 Al. 1 H.-G.-B.

[58]) Art. 239b, 185c H.-G.-B. s. Anm. 153 S. 268.

dem Ermessen der berufenen Gesellschaftsorgane ab, ob die Berathung und Beschlußfassung in ordentlicher oder außerordentlicher Generalversammlung zu erfolgen hat.[58a])

Eine außerordentliche Generalversammlung muß gesetzlich berufen werden: a) wenn dies dem Vorstande oder Aufsichtsrathe im Interesse der Gesellschaft erforderlich erscheint;[59]) b) wenn es Aktionäre, deren Antheile zusammen den zwanzigsten Theil des Grundkapitals darstellen, in einer von ihnen unterzeichneten Eingabe unter Angabe des Zwecks und der Gründe verlangen;[60]) c) wenn der Verlust, welcher aus der Jahresbilanz oder einer im Laufe des Geschäftsjahres aufgestellten Bilanz sich ergiebt, die Hälfte des Grundkapitals erreicht.[61])

2. Das Statut hat die Form zu bestimmen, in welcher die Zusammenberufung der Generalversammlung geschieht.[62]) Die Berufung hat in der solchergestalt bestimmten Weise mit einer Frist von mindestens zwei Wochen zu erfolgen. Ist in dem Gesellschaftsvertrage die Ausübung des Stimmrechts davon abhängig gemacht, daß die Aktien bis zu einem bestimmten Zeitpunkte vor der Generalversammlung hinterlegt werden, so ist die Frist derart zu bemessen, daß für die Hinterlegung mindestens zwei Wochen frei bleiben. Der Zweck der Generalversammlung soll jederzeit bei der Berufung bekannt gemacht werden. Ueber Gegenstände, deren Verhandlung nicht in der

---

[58a]) Dahin gehören Beschlüsse über die Fortsetzung der Gesellschaft oder eine Abänderung des Gesellschaftsvertrages (Art. 214 H.-G.-B.), Abänderung des Gegenstandes des Unternehmens (Art. 215 l. c.), Erhöhung des Grundkapitals (Art. 215a l. c.), Auflösung der Gesellschaft (Art. 242 l. c.), theilweise Zurückzahlung des Grundkapitals an die Aktionäre oder eine Herabsetzung desselben (Art. 248 l. c.), Amortisation von Aktien (Art. 215d), Wahl des Aufsichtsraths und Widerruf der Bestellung zum Mitgliede des Aufsichtsraths (Art. 191 l. c.) u. s. w. s. S. 253 f.

[59]) Art. 225 Al. 2 Art. 236 Al. 2 H.-G.-B. s. Anm. 156 S. 271 und Anm. 178 S. 277.

[60]) sofern nicht nach dem Statute dieses Recht schon an den Besitz eines geringeren Antheils an Grundkapitale geknüpft ist, s. Art. 237 H.-G.-B. s. S. 264 u. Anm. 65a. Ring S. 530 f. Makower S. 91.

[61]) Art. 240 H.-G.-B. Zweck der Bestimmung ist, die Generalversammlung zu veranlassen, selbst zu entscheiden, was geschehen soll. v. Völderndorff S. 709. Makower S. 96. Ring S. 544 f. s. Anm. 156 S. 271.

[62]) Art. 209 Ziff. 6 H.-G.-B. Die Form ist gesetzlich nicht vorgeschrieben, insbesondere nicht durch Bekanntmachung in öffentlichen Blättern, wenngleich dies die Regel bildet.

durch den Gesellschaftsvertrag oder in Gemäßheit handelsgerichtlicher Ermächtigung[63]) vorgesehenen Weise mindestens eine Woche vor dem Tage der Generalversammlung angekündigt ist, können Beschlüsse nicht gefaßt werden; hiervon ist jedoch der Beschluß über den in einer Generalversammlung gestellten Antrag auf Berufung einer außerordentlichen Generalversammlung ausgenommen. Zur Stellung von Anträgen und zu Verhandlungen ohne Beschlußfassung bedarf es der Ankündigung nicht.

3. Die Generalversammlung wird durch den Vorstand berufen, soweit nicht nach dem Gesetze oder dem Gesellschaftsvertrage auch andere Personen dazu befugt sind.[64]) Die Generalversammlung ist aber auch vom Aufsichtsrathe außer den im Gesetze oder im Gesellschaftsvertrage ausdrücklich bestimmten Fällen zu berufen, wenn es im Interesse der Gesellschaft erforderlich erscheint.[65]) Aktionäre, deren Antheile zusammen den zwanzigsten Theil des Grundkapitals darstellen, sind berechtigt, in einer von ihnen unterzeichneten Eingabe unter Angabe des Zwecks und der Gründe die Berufung der Generalversammlung zu verlangen. Ist in dem Gesellschaftsvertrage das Recht, die Berufung der Generalversammlung zu verlangen, an den Besitz eines geringeren Antheils am Grundkapital geknüpft, so hat es hierbei sein Bewenden. In gleicher Weise haben die Aktionäre das Recht, zu verlangen, daß Gegenstände zur Beschlußfassung einer Generalversammlung angekündigt werden. Wird dem Verlangen nicht entsprochen, so kann das Handelsgericht die Aktionäre, welche das Verlangen gestellt haben, zur Berufung der Generalversammlung oder zur Ankündung des Gegenstandes ermächtigen. Mit der Berufung oder Ankündigung ist die gerichtliche Ermächtigung zu veröffentlichen.[65a])

4. Jede Aktie gewährt das Stimmrecht. Dasselbe wird nach den Aktienbeträgen ausgeübt. Der Gesellschaftsvertrag kann für den Fall, daß ein Aktionär mehrere Aktien besitzt, die Ausübung des

---

[63]) Art. 237 Al. 3 H.-G.-B.

[64]) Art. 236 Al. 1 H.-G.-B. Außer dem Vorstande sind gesetzlich zur Berufung befugt: der Aufsichtsrath (Art. 225 Al. 2), das Handelsgericht (Art. 210a), die Aktionäre (Art. 237) und die Generalversammlung selbst (Art. 238 Al. 2). Keinen der vom Gesetze dergestalt ermächtigten Organe und Personen kann die Befugniß durch Statut entzogen werden. s. noch Anm. 170 S. 275.

[65]) Art. 236 Al. 2. Art. 225 Al. 2 H.-G.-B. Vgl. über Stimmenbestechung, betrügliche oder erschlichene Vertretung ꝛc. Art. 249e u. f. H.-G.-B.

[65a]) Art. 237 H.-G.-B. s. Makower S. 91 Anm. 17.

Stimmrechts für dieselben durch einen Höchstbetrag oder in Abstufungen oder nach Gattungen beschränken. Vollmachten erfordern zu ihrer Gültigkeit die schriftliche Form, sie bleiben in der Verwahrung der Gesellschaft. Wer durch die Beschlußfassung entlastet oder von einer Verpflichtung befreit werden soll, hat hierbei kein Stimmrecht und darf ein solches auch nicht für Andere ausüben. Dasselbe gilt von einer Beschlußfassung, welche die Eingehung eines Rechtsgeschäfts mit ihm betrifft. Im Uebrigen ist für die Bedingungen des Stimmrechts und die Form, in welcher dasselbe auszuüben ist, der Gesellschaftsvertrag maßgebend.[66]) Der Aufnahme in den Gesellschaftsvertrag bedürfen Bestimmungen, nach welchen über gewisse Gegenstände die Generalversammlung der Aktionäre nicht schon durch einfache Stimmenmehrheit, sondern nur durch eine größere Stimmenmehrheit oder nach anderen Erfordernissen Beschluß fassen kann.[67]) Bei einer Reihe besonders wichtiger Gegenstände ist eine Mehrheit von drei Viertheilen des in der Generalversammlung vertretenen Grundkapitals gesetzlich erforderlich.[67a])

5. Jeder Beschluß der Generalversammlung bedarf zu seiner Gültigkeit der gerichtlichen oder notariellen Beurkundung. Die Zuziehung von Zeugen ist nicht erforderlich. Eine beglaubigte Abschrift der Urkunde ist ohne Verzug nach der Generalversammlung von dem Vorstande zu dem Handelsregister einzureichen.[68]) Jeder Beschluß der Generalversammlung, welcher die Fortsetzung der Gesellschaft oder eine Abänderung des Inhalts des Gesellschaftsvertrages zum Gegenstande hat, muß in das Handelsregister eingetragen[69]) und in gleicher Weise,

---

[66]) Art. 221. 190 H.-G.-B. Jeder Aktionär — auch der Besitzer nur einer Aktie — muß ein statutarisch bestimmtes Stimmrecht haben. Das Statut kann ihm — abgesehen von dem Falle des Art. 190 Al. 3 — dieses Recht nicht ganz entziehen. Das Stimmrecht wird nicht nach Köpfen, sondern nach Aktienbeträgen ausgeübt. Die Ausübung konnte früher im Minimum und Maximum begrenzt, darf aber nunmehr nur durch einen Hülfsbetrag oder in Abstufungen oder nach Gattungen beschränkt werden. Die Aktie jeder Gattung muß jedoch dasselbe Stimmrecht, wie die Aktie einer anderen Gattung haben. (Kayser S. 34. Makower S. 71. 72. Ring S. 292 f. Primker S. 566. Endemann S. 279. Gareis S. 233.) Ob für Stellvertreter überhaupt Vollmacht erforderlich ist, hängt vom Landesrecht ab. Legale Vertreter bedürfen einer besonderen Vollmacht nicht. Ueber die Anwendung dieser Vorschriften auf bereits vor dem Inkrafttreten des Gesetzes vom 18. Juli 1884 bestehende oder angemeldete Gesellschaften s. § 4 l. c.

[67]) Art. 209a Ziff. 5 H.-G.-B.

[67a]) s. Anm. 117 ff. S. 253 ff.

[68]) Art. 238a H.-G.-B.

[69]) Art. 214. 215a. 215b. 242. 247. 248 H.-G.-B.

wie der ursprüngliche Vertrag, veröffentlicht werden.[70]) Der Beschluß hat keine rechtliche Wirkung, bevor derselbe bei dem Handelsgerichte, in dessen Bezirke die Gesellschaft ihren Sitz hat, in das Handelsregister eingetragen ist.

6. Ueber die Leitung der Generalversammlung entscheidet das Statut oder der Beschluß der Anwesenden.

7. Ein Beschluß der Generalversammlung kann wegen Verletzung des Gesetzes oder des Gesellschaftsvertrages als ungültig im Wege der Klage angefochten werden. Dieselbe findet nur binnen der Frist von einem Monate statt. Zur Anfechtung befugt ist außer dem Vorstande jeder in der Generalversammlung erschienene Aktionär, sofern er gegen den Beschluß Widerspruch zu Protokoll erklärt hat, und jeder nicht erschienene Aktionär, sofern er die Anfechtung darauf gründet, daß die Berufung der Generalversammlung oder die Ankündigung des Gegenstandes der Beschlußfassung nicht gehörig erfolgt war. Die Klage ist gegen den Vorstand, soweit er nicht selbst klagt, und gegen den Aufsichtsrath zu richten. Zuständig für die Klage ist ausschließlich das Landgericht, in dessen Bezirke die Gesellschaft ihren Sitz hat.[70a])

B. Der Vorstand und die Bevollmächtigten oder Beamten (Dienststellen).

a. Der Vorstand.[71])

Das geschäftsführende Exekutivorgan der Eisenbahngesellschaft, welches dieselbe in ihren Angelegenheiten mit den gesetzlichen Befug-

---

[70]) Art. 210c. 212 H.=G.=B.

[70a]) Art. 222. 190a. und b. H.=G.=B. Die mündliche Verhandlung erfolgt nicht vor Ablauf der monatlichen Frist. Mehrere Anfechtungsprozesse sind zur gleichzeitigen Verhandlung und Entscheidung zu verbinden. Ein klagender Aktionär hat seine Aktien gerichtlich zu hinterlegen und auf Verlangen der Gesellschaft wegen der ihr drohenden Nachtheile eine nach freiem Ermessen des Gerichts zu bestimmende Sicherheit zu leisten. Dieses Verlangen ist als prozeßhindernde Einrede geltend zu machen. Wird die Sicherheit binnen der vom Gerichte gestellten Frist nicht geleistet, so ist die Klage auf Antrag für zurückgenommen zu erklären. Der Vorstand hat die Erhebung einer jeden Klage sowie den Termin zur mündlichen Verhandlung ohne Verzug in den für die Bekanntmachungen der Gesellschaft bestimmten Blättern zu veröffentlichen. Soweit durch ein Urtheil rechtskräftig der Beschluß für ungültig erklärt ist, wirkt es auch gegenüber den Aktionären, welche nicht Partei sind. Dasselbe ist von dem Vorstande ohne Verzug zu dem Handelsregister einzureichen. War der Beschluß in dasselbe eingetragen, so ist auch das Urtheil einzutragen und in gleicher Weise wie der Beschluß zu veröffentlichen. Für einen durch unbegründete Anfechtung des Beschlusses der Gesellschaft entstandenen Schaden haften ihr solidarisch die Kläger, welchen bei Erhebung der Klage eine bösliche Handlungsweise zur Last fällt.

[71]) s. Anm. 36 und Art. 209 f. h. 210. 210c. 212. 213e. d. e. 222. 222a. 223. 225. 225a. 234. 238a. 239. 239b. 240. 243. 244. 247. H.=G.=B. Der Vor=

nissen und Verpflichtungen des Vorstandes einer Aktiengesellschaft gerichtlich und außergerichtlich vertritt,[72]) das Gesammtunternehmen leitet, die Beschlüsse der Generalversammlung zur Ausführung zu bringen hat und für die Geschäftsführung, insoweit dieselbe der staatlichen Beaufsichtigung unterliegt, den Aufsichtsbehörden verantwortlich ist, ist der Vorstand (Direktion, Direktorium).

Der Gesellschaftsvertrag muß die Art der Bestellung und Zusammensetzung des Vorstandes bestimmen.[73]) Derselbe darf gesetzlich aus einer oder mehreren Personen bestehen, welche besoldet oder unbesoldet, Aktionäre oder Nichtaktionäre sein können.[74]) In der Regel setzt sich der Vorstand der Eisenbahngesellschaften aus mehreren Mitgliedern zusammen, welche — insbesondere bei größeren Verwaltungen — eine Kollegialverfassung haben.[74a]) Besteht der Vorstand aus mehreren Mitgliedern, so pflegt einem jeden, je nach Qualifikation und Geschäftskenntniß, ein bestimmter Wirkungskreis zugewiesen zu sein, welcher sich auf die administrative, juristische oder technische Seite der Geschäftsführung erstreckt.[74b]) Nach den bei der Konzessionirung von Eisenbahnen festgehaltenen Grundsätzen können in den Vorstand ohne besondere Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten nur solche Personen gewählt werden, welche die Befähigung für den

---

stand ist die geschäftsführende Behörde der Gesellschaft, welche die Unterschrift der Gesellschaft hat, die Exekutive, welche die Gesellschaft nach innen und außen vertritt. Prot. S. 346.

[72]) Art. 227 Al. 1 H.-G.-B.

[73]) Art. 209 Ziff. 5. Art. 210c Ziff. 3 H.-G.-B.

[74]) Art. 227 Al. 2 H.-G.-B. Die Mitglieder des Vorstandes stehen zur Gesellschaft in einem Mandatsverhältniß. Die Einzelpflichten eines jeden Mitgliedes richten sich nach dem Anstellungsvertrage; desgleichen die Besoldung; sie kann in fester Remuneration oder Tantième bestehen s. Ring S. 497—504 über die Qualifikation der Vorstandsmitglieder.

[74a]) Renaud § 54 S. 486. § 60 S. 556. Ring S. 500. 501.

[74b]) Ring S. 498—500: Durch Statut oder eine von der Gesellschaft ausgehende Geschäftsordnung bezw. die darnach normirten Bestellungsverträge kann das Nebeneinanderhandeln der mehreren Vorstandsmitglieder dahin bestimmt sein, daß jedem derselben nur ein Bruchstück der Geschäftsführung zukommt. Aber immer ist dabei im Auge zu behalten einerseits, daß, wo das Gesetz dem Vorstande unverrückbare Pflichten auferlegt, wegen Unzulässigkeit entgegenstehender Privatvereinbarung sämmtliche Vorstandsmitglieder von derselben betroffen werden, andererseits, daß, selbst wenn die Geschäftsführung theilweise dem Wirkungskreise des einzelnen Vorstandsmitgliedes entrückt ist, ihm doch die Wahrung der Gesammtinteressen der Gesellschaft obliegt. — Kein Vorstandsmitglied kann vollständig von der Vertretungsbefugniß ausgeschlossen werden. Ebensowenig darf demselben die Geschäftsführung gänzlich entzogen werden.

preußischen höheren Verwaltungs= oder Justizdienst oder für die Stelle eines preußischen Baumeisters oder Maschinenmeisters haben.[75]) Die Wahl des Vorstandes oder, falls derselbe aus mehreren Personen besteht, die Wahl des Vorsitzenden und der technischen Mitglieder bedarf der Bestätigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten. Ebenso unterliegt der Genehmigung desselben die Geschäftsinstruktion für den Vorstand.[76])

Die Mitglieder des Aufsichtsraths dürfen nicht zugleich Mitglieder des Vorstandes oder dauernd Stellvertreter derselben sein. Nur für einen im Voraus begrenzten Zeitraum kann der Aufsichtsrath einzelne seiner Mitglieder zu Stellvertretern von behinderten Mitgliedern des Vorstandes bestellen. Während dieses Zeitraumes und bis zur ertheilten Entlastung des Vertreters dürfen die letzteren aber eine Thätigkeit als Mitglieder des Aufsichtsraths nicht ausüben.[76a]) Bei der äußeren Führung der Geschäfte wird der Vorstand in der Regel durch besondere, aus Sekretären, Registratoren, Konzipisten, Schreibern ꝛc. zusammengesetzte Geschäftsbureaux unterstützt.[76b])

Die Bestellung der Vorstandsmitglieder ist zu jeder Zeit widerruflich, unbeschadet der Entschädigungsansprüche aus bestehenden Verträgen.[77]) Die jeweiligen Mitglieder des Vorstandes müssen alsbald nach ihrer Bestellung zur Eintragung in das Handelsregister ange=

---

[75]) s. Abschn. III § 16 S. 122 und Drucks. d. Abg.=Haus. 1879 Nr. 6 S. 41 (Art. III). W. Koch, Anl. 1 S. 4. Im Uebrigen kann die Qualifikation für die Wahrnehmung des Vorstandsamtes statutarisch in der verschiedensten Art bestimmt, z. B. an den Besitz und die Hinterlegung eines Quantums Aktien, an ein bestimmtes Alter ꝛc. geknüpft sein. (Ring S. 504.) s. noch Reichsgesetz Bd. 7 S. 77—79.

[76]) Anm. 12 S. 225. Erl. vom 14. Juni 1875 (Min.=Bl. d. i. V. S. 164 ff.) Ziffer 5 s. Abschn. II § 12 Anm. 38 S. 54. 55. s. Schrötter S. 207. Endemann S. 91.

[76a]) Art. 225a H.=G.=B. s. S. 250. 251 und Anm. 108.

[76b]) s. W. Koch, Anl. 1 S. 4. — Anm. 100 S. 248.

[77]) Art. 227 Al. 3 H.=G.=B. Dies liegt in der Mandatsnatur des Verhältnisses. Ein Verzicht auf den Widerruf ist unstatthaft. Der Widerruf kann von derjenigen Stelle ausgehen, welcher die Berufung zustand, jedenfalls aber auch von der Generalversammlung. Ist das Mitglied zugleich Beamter bezw. Bediensteter der Gesellschaft (s. S. 246), so involvirt der Widerruf des Vorstandsmandats nicht ohne Weiteres auch die der anderweitigen dienstlichen Stellung. v. Völderndorff S. 626—628. Ring S. 505. 506. Entsch. R.=O.=H.=G. Bd. 13 S. 179. Bd. 14 S. 91. Bd. 19 S. 17. 58. 61. R.=G. Bd. 7 S. 77. Bd. 24 S. 365. §§ 869—893 Th. I. Tit. 11 und Th. I Tit. 5 A. L.=R. Kayser S. 121. Makower S. 84. 85.

meldet[78]) und ihr Namen, Stand und Wohnort veröffentlicht werden.[78a]) Der Anmeldung ist ihre Legitimation beizufügen.[79]) Sie haben ihre Unterschrift vor dem Handelsgerichte zu zeichnen, oder die Zeichnung derselben in beglaubigter Form einzureichen. Auch jede Aenderung in der Zusammensetzung des Vorstandes muß zur Eintragung in das Handelsregister angemeldet werden.[80]) Dritten Personen kann die Aenderung nur insofern entgegengesetzt werden, als in Betreff dieser Aenderung die im Handelsgesetzbuche in Betreff des Erlöschens der Prokura bezeichneten Voraussetzungen vorhanden sind. Entscheidend hierfür ist die Eintragung bei dem Handelsgerichte, in dessen Bezirke die Gesellschaft ihren Sitz hat.[81])

Der Vorstand hat in der durch den Gesellschaftsvertrag bestimmten Form seine Willenserklärungen kundzugeben und für die Gesellschaft zu zeichnen. Ist nichts darüber bestimmt, so ist die Zeichnung durch sämmtliche Mitglieder des Vorstandes erforderlich.[81a]) Die Zeichnung geschieht in der Weise, daß die Zeichnenden zu der Firma der Gesellschaft oder zu der Benennung des Vorstandes ihre Unterschrift hinzufügen. Die für Mitglieder des Vorstandes gegebenen Bestimmungen gelten auch für Stellvertreter von Mitgliedern.[82])

b. Die Bevollmächtigten oder Beamten (Dienststellen).[83])

I. Unter dem Vorstande ist dem Umfange der Eisenbahn-Unternehmungen entsprechend die Führung von Geschäften der Eisenbahngesellschaft sowie die Vertretung der Gesellschaft in Bezug auf diese Geschäftsführung Bevollmächtigten oder Beamten (Dienststellen) der Gesellschaft von der verschiedensten Art und mit den verschiedensten

---

78) Art. 228 Al. 1 (210. 212) H.-G.-B. Durch den Vorstand selbst. v. Völderndorff S. 630. Ring S. 507.

78a) Art. 210c Ziff. 3 H.-G.-B.

79) d. h. der bezügliche Beschluß der Generalversammlung, des Aufsichtsraths oder des sonst zur Bestellung zuständigen Faktors.

80) Art. 233 Al. 1 H.-G.-B. Ordnungsstrafe wegen Nichtanmeldung Art. 249g Al. 2 H.-G.-B.

81) Art. 233 Al. 2 H.-G.-B. Art. 46 H.-G.-B.

81a) s. Ring S. 501 Ziff. 5. Ueber die Zeichnung s. Makower S. 85. 86. Erk. R.-O.-H.-G. Bd. 6 S. 395. Bd. 12 S. 34. Bd. 16 S. 34. Kayser S. 126 und Anm. 148.

82) Art. 232a H.-G.-B., und zwar bei dauernden und vorübergehenden Stellvertretern.

83) s. Anm. 37 S. 232.

Befugnissen und Pflichten zugewiesen.[84]) Wie die Eisenbahngesellschaften Handelsgesellschaften sind, so sind auch ihre Bevollmächtigten oder Beamten lediglich Handlungs-Bevollmächtigte (bezw. Gehülfen) und in ihrem Verhältnisse zur Gesellschaft und nach Außen den bezüglichen Normen des Handelsgesetzbuchs unterworfen.

Ihre Bestellung (Abschluß der Dienstverträge) sowie die Begrenzung ihrer Befugnisse, ihres Geschäftskreises und ihrer Ressortverhältnisse liegt, wenn das Statut nichts anderes festsetzt, dem Vorstande ob. Die Kompetenz desselben ist jedoch insofern eingeschränkt, als er Prokuristen, sofern nicht durch Statut oder Beschluß der Generalversammlung ein Anderes bestimmt ist, nur mit Zustimmung des Aufsichtsraths bestellen kann, — eine Beschränkung, welche freilich Dritten gegenüber keine rechtliche Wirkung hat.[85]) Daraus folgt, daß auch die Befugniß des Vorstandes zur Bestellung anderer Bevollmächtigten an sich nicht darüber hinausreicht. Sollen weitergehende Vollmachten ertheilt werden, so muß dies durch die Generalversammlung als oberstes Willensorgan der Gesellschaft geschehen oder durch andere Organe, welchen sie die Befugniß hierzu übertragen hat, z. B. durch den Aufsichtsrath.[86])

Im Uebrigen ist den Eisenbahn-Gesellschaften in Bezug auf die Art der Bestellung, die Bestimmung der Qualifikation, Zahl und Kategorien, Feststellung des Geschäftskreises ihrer Angestellten bis auf wenige durch Gesetz oder Konzession bestimmte Einschränkungen freie Hand gelassen. Dahin gehört vornehmlich die Vorschrift, daß Aufsichtsrathsmitglieder weder zu Bevollmächtigten, noch zu Beamten der Gesellschaft bestellt werden[86a]) dürfen. Ferner sind die Dienstinstruktionen der Genehmigung des Eisenbahn-Kommissariats unterworfen.[87]) Sodann ist konzessionsmäßig den Eisenbahn-Gesellschaften für die Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen die Annahme von Militäranwärtern zur Pflicht gemacht.[87a]) Auch ist die

---

[84]) Art. 235 H.-G.-B. Renaud S. 566. Ring S. 527—529. v. Völderndorff S. 650. 651. Die Haftung der Eisenbahngesellschaft für ihre Beamten ist die nämliche, wie die des Fiskus für die seinigen (s. Abschn. IV. § 17 S. 168 Anm. 36).

[85]) Art. 234 H.-G.-B. Von den Eisenbahngesellschaften werden übrigens — wiewohl es an sich zulässig — Prokuristen in der Regel nicht bestellt.

[86]) Ring S. 528.

[86a]) Art. 225a H.-G.-B.

[87]) s. Anm. 12.

[87a]) s. Abschn. XII.

Qualifikation der Bahnpolizeibeamten vorgeschrieben.[87b]) Endlich ist es verboten, Personen als Eisenbahnbeamte bezw. im Eisenbahndienste oder in bestimmten Zweigen dieses Dienstes zu beschäftigen, welche hierzu strafgerichtlich für unfähig erklärt worden sind.[87c])

II. Wenngleich aber einerseits die autonome Verwaltungsbefugniß der Eisenbahngesellschaften in der Organisation ihrer Bevollmächtigten oder Beamten (Dienststellen) im Einzelnen mancherlei Verschiedenheiten gestattet und geschaffen hat, so hat doch andererseits die Gleichheit des Verkehrszwecks und der Betriebsverhältnisse im Großen und Ganzen zur Einheitlichkeit und Uebereinstimmung geführt.

1) Wie in der Staatseisenbahnverwaltung haben sich auch in der Privateisenbahnverwaltung eine Reihe spezieller Dienstzweige[88]) herausgebildet, an deren Spitze in der Regel Oberbeamte stehen. Nicht selten nehmen allerdings die Mitglieder des Vorstandes selbst zugleich die Funktionen der Oberbeamten wahr.[89]) Anderenfalls ist diesen letzteren durch ihre Anstellungsverträge unter der Oberleitung des die gesammte Verwaltung dirigirenden Vorstandes die Obhut des betreffenden Dienstzweiges, die Führung der dazu gehörigen Geschäfte und die Leitung des darin beschäftigten Personals übertragen. Die Gesammtheit aller Geschäfte und Rechtshandlungen, welche die Ausführung dieser Obliegenheiten gewöhnlich mit sich bringt, bildet im Zweifel — Mangels besonderer positiver Bestimmungen der Anstellungsverträge zc. — den bei der Verschiedenheit der konkreten Verhältnisse nicht näher definirbaren Inhalt der Vollmachten dieser Oberbeamten.[90]) Wo ausnahmsweise die oberste Betriebsleitung nicht durch den Vorstand selbst, sondern durch einen oder mehrere Oberbeamte als oberste Betriebsdirigenten erfolgt, sind deren Befugnisse

---

[87b]) Bestimmungen über die Befähigung von Bahnpolizeibeamten zc. vom 12. Juni 1878 R.-C.-Bl. 1878 S. 364 f. s. Abschn. VII. und XII.

[87c]) §§ 319. 320 R.-Str.-G.-B. s. Abschn. VII. und XII.

[88]) 1. Betriebs- (Zug- und Stations-)dienst, 2. Expeditionsdienst (Güter- und Personen), 3. Bahnbau- und Bahnunterhaltungsdienst (Bahnaufsicht und Bewachung), 4. Maschinen- und Werkstättendienst sowie Materialienverwaltung. Hierzu treten häufig noch als besondere Dienstzweige 5. Kassenverwaltung nebst Buchhaltung und Kontrole, 6. Telegraphen-Betriebs- und Unterhaltungsdienst, 7. Neubauverwaltung zc. s. S. 247 Anm. 92 ff. Weber, Schule d. Eisenb.-Wes. 4. Aufl. S. 612. Haberer S. 86. W. Koch, Anl. I. S. 5 ff. Es genügt, in Rücksicht auf die große Aehnlichkeit dieser Institutionen des Näheren lediglich auf das oben S. 195 ff. Dargestellte zu verweisen.

[89]) Vgl. Völderndorff S. 627. 628. Ring S. 506. Renaud S. 557.

[90]) Art. 235. 47 H.-G.-B. Völderndorff S. 650.

der Natur der Sache nach von umfassenderer Art, obwohl sie selbst bei einer den Befugnissen des Vorstandes faktisch gleichkommenden Vollmacht doch niemals zum Vorstande oder dessen Mitgliedern werden.[91]) Denn Mitglied des Vorstandes ist nur, wer nach dem Willen der Gesellschaft hierzu bestimmt ist. Im Uebrigen finden aber die oben S. 242 f. mitgetheilten Bestimmungen auch auf die Wahl, die Befähigung und die Geschäftsinstruktion der als oberste Betriebsdirigenten fungirenden Oberbeamten Anwendung.

Von den vorerwähnten Verschiedenheiten und Besonderheiten in der Benennung, im Umfange der Vollmacht und des Geschäftskreises im Einzelnen abgesehen — finden sich als Leiter und Chefs der Haupt-Dienstzweige[91a]) der Privateisenbahn-Unternehmungen in der Regel folgende Kategorien von Oberbeamten:

1. Der Ober-Betriebsinspektor oder Betriebsdirektor als Leiter des gesammten Betriebsdienstes, d. h. aller den Verkehr und die Bewegung der Züge (Stations- und Zugdienst) betreffenden Geschäfte.[92])

2. Der Ober-Güterverwalter oder Güterdirektor als Leiter des gesammten Expeditionsdienstes, d. h. aller auf die Annahme, den Transport, die Abfertigung, Tarifirung und Ablieferung der Güter sowie auch auf die Beförderung der Personen bezüglichen Geschäfte.[93])

3. Der Ober-Ingenieur oder Bahn-(Bau)director als Leiter aller zum Bahnbau und zur Bahnunterhaltung, Bahnaufsicht und Bahnbewachung gehörigen Gschäfte.[94])

---

[91]) Ring S. 528. W. Koch, Anl. I. S. 5. Beschorner S. 87.

[91a]) s. Anm. 88 S. 246.

[92]) Ueber den Umfang dieser Geschäfte und das ihm unterstellte Personal gilt im Wesentlichen mut. mut. das oben S. 196 Ziff. 2 in Betreff des analogen Dienstzweiges der Staatseisenbahnen Erörterte. Vgl. ferner Weber, Schule des Eisenbahnwesens 4. Aufl. 1885 S. 612. 614 ff. W. Koch, Anl. I. S. 5. 14—28. Beschorner S. 88.

[93]) auch Güterdirigent, Güterdienstinspektor, Verkehrsinspektor &c. genannt, s. S. 197 Ziff. 4. Weber a. a. O. S. 632 ff. W. Koch, Anl. I. S. 28 ff.

[94]) auch Bahnerhaltungschef, Bahnerhaltungsinspektor &c. genannt, s. S. 195 Ziff. 1. Weber a. a. O. S. 650. 651 ff.

4. Der Ober-Maschinenmeister oder Maschinendirektor als Leiter der den Maschinen- und Werkstättendienst, sowie zumeist auch die Materialienverwaltung berührenden Geschäfte.[95])

Außer diesen Oberbeamten pflegen noch — soweit ihnen die bezüglichen Geschäfte nicht mitübertragen sind, — vornehmlich bei größeren Verwaltungen noch besondere Oberbeamte zur Leitung der Kassenverwaltung, Buchhaltung und Kontrole[96]), ferner des Telegraphen-, Betriebs- und Unterhaltungsdienstes,[97]) sowie der Neubauverwaltung[98]) 2c. angestellt zu sein.

Den Oberbeamten ist ein dem Geschäftsumfange entsprechendes Hülfspersonal[99]) der verschiedensten Art und Qualifikation beigegeben. Auch werden sie bei der äußeren Führung der Geschäfte durch besondere, aus Sekretären, Registratoren, Konzipisten, Schreibern 2c. zusammengesetzte Geschäftsbureaux[100]) unterstützt.

Die Oberbeamten sind Vorgesetzte und Aufsichtsinstanz des Personals ihres Dienstzweiges, häufig überhaupt des gesammten Personals der Verwaltung.

2) Unter den Oberbeamten, welche den einzelnen Dienstzweigen der Gesammtverwaltung vorstehen, fungiren sodann als Zwischeninstanzen in der Regel Bau- und Betriebsinspektoren mit dem erforderlichen Hülfspersonale und Geschäftsbureau (als Dienststellen Bau- und Betriebsinspektionen genannt). Ihnen liegt die Aufsicht und Leitung des gesammten Betriebs- und Expeditionsdienstes, sowie des Bahnbaus und der Bahnunterhaltung der einzelnen Theile (Strecken) des Eisenbahnunternehmens ob, welches zu diesem Behufe in Abtheilungen, Bau- und Betriebs-Inspektionsbezirke, getheilt ist. Ihre Funktionen sind überwiegend bau- und betriebstechnischer Natur. Sie sind Vorgesetzte und Aufsichtsinstanz des gesammten Personals ihres Inspektionsbezirks. Bei größeren Verwaltungen findet sich noch eine weitere Theilung der Inspektionsbezirke in Sektionen, deren Vorstände und Beamten von den Bau- und Betriebsinspektoren 2c. ressortiren.

---

[95]) Obermaschineningenieur 2c. s. S. 196 f. Ziff. 3. 5. u. 6. Weber a. a. O. S. 658 ff.
[96]) s. S. 199 Ziff. 9. Weber a. a. O. S. 668 ff.
[97]) s. S. 198 Ziff. 7.
[98]) s. S. 198 Ziff. 8.
[99]) Beamte und Arbeiter.
[100]) s. S. 184. Weber a. a. O. S. 611.

Für den Maschinen- und Werkstättendienst, sowie die Materialienverwaltung sind in den Maschineninspektoren, Werkstättenvorstehern und Haupt-Materialienverwaltern zumeist in adäquater Weise Zwischeninstanzen geschaffen.

Auch die Befugnisse und Obliegenheiten aller dieser Beamten bestimmen sich, wie die der Oberbeamten, nach den ihnen ertheilten Vollmachten bezw. den Anstellungsverträgen und erstrecken sich im Zweifel auf alle Rechtshandlungen, welche die Ausführung derartiger Geschäfte gewöhnlich mit sich bringt (s. Anm. 90 S. 246).

3) Diesen Zwischeninstanzen sind als lokale Unterinstanzen die Stationsverwaltungen unterstellt, an deren Spitze Stationsvorsteher (Bahnhofsinspektoren) stehen, welchen das gesammte zur Verrichtung des Stations- und Güterexpeditionsdienstes erforderliche Personal der Station untergeordnet ist. Der Stationsvorsteher ist mit der Wahrnehmung und Beaufsichtigung aller den Stations- und Güterexpeditionsdienst der Station betreffenden Geschäfte betraut. Auch für Umfang seiner Vollmacht gilt das oben Gesagte.

Auf größeren Stationen findet sich auch in der Regel eine Theilung der Geschäfte dergestalt, daß neben den Stationsvorstehern besondere Güter-, Billet- und Gepäck-Expedienten (Expeditionen), sowie besondere Güter-, Billet- und Gepäck-Kassirer (Kassen) mit dem erforderlichen Hülfspersonal und mehr oder weniger selbstständigen Geschäftsbefugnissen fungiren.

Für den Maschinen- und Werkstättendienst, sowie für die Materialienverwaltung sind in gleicher Weise als lokale Unterinstanzen Maschinenmeister, Werkmeister und Materialienverwalter bestellt.

C. Der Aufsichtsrath.[101])

Der Aufsichtsrath ist das die gesammte Geschäftsführung des Vorstandes überwachende und beaufsichtigende Kontrol-Organ der Eisenbahngesellschaft. Jede Eisenbahngesellschaft muß außer dem Vorstande einen Aufsichtsrath haben.[102]) Der Aufsichtsrath besteht, sofern

---

[101]) s. Anm. 38.

[102]) Art. 209 f. H.-G.-B. Die Frage, ob diese Vorschrift auch auf ältere Gesellschaften Anwendung findet, ist mit Rücksicht auf § 2 des Ges. v. 18. Juli 1884 streitig. Dafür sprechen sich Goldschmidt (Gruchot's Beitr. Bd. 29 S. 95 ff.), Völderndorff S. 591. Ring S. 420 aus, dagegen Laué, Gutachten, S. 18. Esser S. 69. 181.

nicht der Gesellschaftsvertrag eine höhere Zahl festsetzt, aus drei von der Generalversammlung zu wählenden Mitgliedern.[103])

Die Wahl des ersten Aufsichtsraths gilt für die Dauer des ersten Geschäftsjahres und, wenn dasselbe auf einen kürzeren Zeitraum als ein Jahr seit Eintragung des Gesellschaftsvertrages in das Handelsregister bemessen ist, bis zum Ablaufe des am Ende dieses Jahres laufenden Geschäftsjahres.[104]) Später kann der Aufsichtsrath nicht auf länger als fünf Geschäftsjahre[105]) gewählt werden. Insoweit die Wahl auf einen längeren Zeitraum geschieht, ist dieselbe ohne rechtliche Wirkung. Die Bestellung zum Mitgliede des Aufsichtsraths kann auch vor Ablauf des Zeitraums, für welchen dasselbe gewählt ist, durch die Generalversammlung widerrufen werden. Der Beschluß bedarf einer Mehrheit von drei Viertheilen des in der General-Versammlung vertretenen Gesammtkapitals.[106])

Den Mitgliedern des ersten Aufsichtsraths darf eine Vergütung für die Ausübung ihrer Thätigkeit nur durch die Generalversammlung nach Ablauf des Zeitraumes, für welchen er gewählt ist, bewilligt werden.[107]) Sie dürfen nicht zugleich Mitglieder des Vorstandes oder dauernd Stellvertreter derselben sein, auch nicht als Beamte die Geschäfte der Gesellschaft führen. Nur für einen im Voraus begrenzten Zeitraum kann der Aufsichtsrath einzelne seiner Mitglieder zu Stellvertretern von behinderten Mitgliedern des Vorstandes be-

---

[103]) Nur die Generalversammlung hat das Wahlrecht, doch können im Statut Stellvertreter bestimmt sein. Es brauchen nicht Aktionäre zu sein; aber es sind physische Personen, nicht Firmen, erforderlich. Nicht wählbar sind unmittelbare preußische Staatsbeamte, außer mit Genehmigung des Ressortministers (Gesetz v. 10. Juni 1874 G.-S. S. 244). Makower S. 24. In Betreff der Reichsbeamten s. R.-G. v. 31. März (1873 R.-G.-Bl. S. 64) § 16. Jedoch kann die Beschränkung auf Aktionäre, Deposition von Aktien 2c. statutarisch vorgeschrieben sein. Die Wahl muß durch die Generalversammlung erfolgen; Kooptation und Delegation sind unzulässig. Austretende Mitglieder sind wieder wählbar. Völderndorff S. 212 f. S. 591 ff. Kayser S. 67. 68. 38. Renaud S. 627.

[104]) Diese Normen dürfen durch das Statut 2c. nicht abgeändert werden.

[105]) Ueber die Bedeutung der Worte „5 Geschäftsjahre" s. Löwenfeld in Goldschmidt's Zeitschr., N. F. (Bd. 16 S. 125. Esser S. 118 Note 5. Laué S. 23 f. Völderndorff S. 214. Kayser S. 39.

[106]) Art. 224. 191 H.-G.-B. s. S. 257. Ueber freiwillige Niederlegung des Amtes s. Ring S. 313.

[107]) Art. 224. 192 H.-G.-B. Im Uebrigen ist die Art und Form der Vergütung nicht beschränkt (Tantième, fixirtes Honorar 2c.) s. über einzelne Kontroversen: Völderndorff S. 217. Renaud S. 629. Ring S. 314. Entsch. R.-O.-H.-G. Bd. 22 S. 281 f. Bd. 24 S. 222 f. 354 f.

stellen; während dieses Zeitraums und bis zur ertheilten Entlastung des Vertreters darf der letztere eine Thätigkeit als Mitglied des Aufsichtsraths nicht ausüben. Scheiden aus dem Vorstande Mitglieder aus, so dürfen dieselben nicht vor ertheilter Entlastung in den Aufsichtsrath gewählt werden.[108])

Die jeweiligen Mitglieder des Aufsichtsraths müssen alsbald nach ihrer Bestellung zur Eintragung in das Handelsregister angemeldet[109]) und ihr Namen, Stand und Wohnort mit dem eingetragenen Gesellschaftsvertrage veröffentlicht werden.[110]) Ebenso ist jede Aenderung in der Zusammensetzung des Vorstandes zur Eintragung in das Handelsregister anzumelden.[111])

VI. Instanzenzug der Privateisenbahn-Verwaltungsorgane.

In der Regelung des Instanzenzuges für Beschwerden gegen Verfügungen ihrer Beamten und Dienststellen sind die Privateisenbahn-Verwaltungen autonom. Nur in Bezug auf die Bahnpolizeibeamten findet eine instanzmäßige Unterordnung unter die Staatsaufsichtsbehörden statt, welche bereits an früherer Stelle Gegenstand der Erörterung gewesen ist.[112]) Im Uebrigen haben die Aufsichtsbehörden nur die gesetzlichen oder konzessionsmäßig vorbehaltenen Aufsichtsbefugnisse[113]) auszuüben, stehen aber zu den Verwaltungsorganen, Dienststellen und Beamten der Privateisenbahnen nicht im Verhältnisse instanzmäßig vorgesetzter Behörden.

Insoweit nicht durch Statut oder anderweitige Vereinbarung und Beschlußfassung der Gesellschaftsorgane hierüber besondere Be-

---

[108]) Art. 225a H.-G.-B. Nur der Aufsichtsrath ist zu dieser Bestellung befugt. Den behinderten Mitgliedern stehen ausgeschiedene gleich (Esser S. 121. Völderndorff S. 605 a. M. Makower S. 81). Der Zeitraum muß vom Aufsichtsrath, nicht vom Statute im Voraus begrenzt sein (Ring S. 492. Völderndorff S. 605. A. M. Kayser S. 115. 116). Diese Bestimmung findet auf die vor der Geltung des H.-G.-B. errichteten Gesellschaften übrigens keine Anwendung, soweit das Statut nach Maßgabe der früheren Vorschriften abweichende Bestimmungen enthält (§ 6 Abs. 1 Ges. v. 18. Juli 1884).

[109]) Art. 210 Ziff. 3 H.-G.-B. s. Anm. 78.

[110]) Art. 210c Ziff. 3 H.-G.-B.

[111]) Art. 233 in Verbindung mit Art. 210. 210c H.-G.-B.

[112]) s. Absch. II § 12 Anm. 37 S. 53. Schrötter S. 208. Bessel u. Kühlwetter S. 27 ff. Endemann, Recht der Eisenb. S. 87.

[113]) s. Abschn. II. § 12 S. 39 ff und § 14 S. 69 ff.

stimmungen getroffen sind, bildet nach der Natur seines Geschäftskreises der Vorstand als das geschäftsführende und Exekutivorgan der Eisenbahngesellschaft die oberste Instanz für alle Beamten und Dienststellen der Verwaltung. Dem Vorstand liegt es auch in der Regel und soweit nicht durch Statut ꝛc. hierüber Bestimmung getroffen ist, ob, das instanzmäßige Verhältniß der Beamten und Dienststellen zu einander, den Beschwerdeweg gegen die Verfügungen ꝛc. derselben zu ordnen. Dies wird einerseits durch Erlaß von Geschäftsordnungen, Dienstinstruktionen und Einzelverfügungen, andererseits durch Aufnahme bezüglicher Bestimmungen in die Dienstverträge der Beamten bewirkt.

Zumeist sind hiernach Zwischeninstanzen geschaffen, derartig, daß über die Beschwerden der Beamten ꝛc. gegen die Verfügungen der unteren Dienststellen die zunächst höheren vorgesetzten Instanzen zu entscheiden haben, also über Beschwerden gegen Verfügungen der Stationsvorsteher ꝛc. die Betriebs-, Bau- oder Maschinen- ꝛc. Inspektoren, über die der letzteren die zuständigen Oberbeamten und erst über die gegen Verfügungen der Oberbeamten angebrachten Beschwerden als höchste Instanz der Vorstand. Nicht selten ist aber auch der Vorstand die alleinige Beschwerdeinstanz.

Da dem Vorstande bezw. den Zwischeninstanzen Disziplinar- und Strafbefugnisse kraft Gesetzes nicht zustehen, eine der staatlichen entsprechende Disziplinargewalt aber für die Ausübung des Dienstes nothwendig ist, so pflegen sich die Privatverwaltungen analoge Machtvollkommenheiten durch bezügliche Bestimmungen der Dienstverträge vorzubehalten und zu sichern. Die Disziplinar- und Ordnungsstrafen beruhen also hier auf Privatvertrag, nicht — wie in der Staatseisenbahn-Verwaltung — auf der Disziplinargesetzgebung. Daher ist gegen Disziplinarstrafen nicht die Berufung an die Staatsaufsichtsbehörden oder die staatlichen Disziplinarbehörden, sondern — abgesehen von dem organisationsmäßig vorgeschriebenen Beschwerdewege — soweit es sich um vermögensrechtliche Nachtheile, Geldstrafen, Dienstentlassung, Verlust der Pension ꝛc. handelt, — nur der Rechtsweg zulässig.[113a)]

113a) Bessel und Kühlwetter, II. S. 26. 27. W. Koch, Anl. I. S. 8. 12. Haberer S. 88. Beschorner S. 88. Ueber die Bahnpolizeibeamten s. Anm. 112.

VII. Geschäftskreis (Kompetenz) der Privateisenbahn-Verwaltungsorgane.

A. Die Generalversammlung und die Aktionäre.

a. Die Generalversammlung.

Der Geschäftskreis der Generalversammlung[113b]) besteht in der Berathung und Beschlußfassung über alle diejenigen wesentlicheren Angelegenheiten der Eisenbahn-Gesellschaft, welche — nach Maßgabe der natürlichen und vom Gesetze gewollten Stellung der drei Gesellschaftsorgane zu einander[114]) — nicht durch Gesetz oder Statut einem der beiden anderen Organe — dem Exekutivorgan (Vorstand) oder dem Kontrolorgan (Aufsichtsrath) — zugewiesen sind.

Die Geschäftsbefugnisse der Generalversammlung sind: I) theils solche, die ihr durch Gesetz obligatorisch übertragen und nicht entziehbar sind, II) theils solche, die ihr durch Statut fakultativ zugetheilt sein können.[115])

I. Die Geschäftsbefugnisse, welche der Generalversammlung durch Gesetz obligatorisch und ausschließlich zustehen, scheiden sich wiederum a) in Befugnisse, welche die Grundverfassung der Eisenbahngesellschaft berühren, und b) in solche, welche die laufende Geschäftsführung zum Gegenstande haben:

a) Befugnisse, betreffend die Grundverfassung der Eisenbahn-Gesellschaft:

1. die Beschlußfassung über die Errichtung der Eisenbahngesellschaft.[116])

2. Die Beschlußfassung über jede Abänderung des Inhalts des Gesellschaftsvertrages.[117]) Als besonders wichtige Abänderungen

---

[113b]) Renaud § 51 S. 442 ff. Ring S. 282. 469 f. Völdernndorff S. 573.

[114]) s. Anm. 11 S. 225 und Anm. 54 S. 237.

[115]) s. S. 258 ff.

[116]) die sog. konstituirende Generalversammlung bei Successivgründung: Art. 210a H.-G.-B. s. des Näheren Abschn. III § 16 S. 136—138 u. Anm. 157 ff. Bei Simultangründung (S. 133) ist eine derartige Beschlußfassung nicht erforderlich.

[117]) Sie kann nicht anders, als durch Beschluß der Generalversammlung erfolgen. Sofern der Gesellschaftsvertrag für eine Abänderung derjenigen Bestimmung, welche den Gegenstand der Beschlußfassung bildet, nicht andere Erfordernisse

kommen in Betracht: a) die Abänderung des Gegenstandes des Eisenbahn-Unternehmens;[118]) b) die Fusion, d. h. wenn eine Eisenbahn-

---

aufstellt, erfolgt der Beschluß durch eine Mehrheit von drei Viertheilen des in der Generalversammlung vertretenen Grundkapitals. Art. 215 Al. 1 und 2 H.-G.-B. Werden andere Erfordernisse statutarisch aufgestellt, so sind diese maßgebend. Jedoch müssen diejenigen Bestimmungen, für welche andere Erfordernisse gelten sollen, speziell bezeichnet sein. Eine nur allgemeine Satzung genügt nicht. (Zweifelhaft Ring S. 192.) Die Erfordernisse können schwerere (z. B. Einstimmigkeit), aber auch leichtere (z. B. bloße Stimmenmehrheit) sein. Selbst Unabänderlichkeit statutarischer Bestimmungen ist zulässig. Zu den Abänderungen gehören auch Ergänzungen. Bloß redaktionelle Abänderungen können den anderen Organen (Vorstand oder Aufsichtsrath) überlassen bleiben. Indeß ist bei Eisenbahnstatuten auch hierzu die staatliche Genehmigung (S. 145) erforderlich.

Keinesfalls darf aber die Abänderung gegen die gesetzliche Organisation oder den statutarischen Zweck der Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft verstoßen. Von diesem Gesichtspunkte aus hat das Reichsgericht an sich formell rite gefaßte General-Versammlungsbeschlüsse über Statutenabänderungen, wonach die Eisenbahngesellschaft verhindert wird, vom Vorstande zu erzwingen, daß er gemäß ihrem Willen handelt und ein von den Beschlüssen der Gesellschaft unabhängiger, durch einen Anderen (den Staat) zu besetzender Vorstand (Staatsbehörde) bestellt wird, für unzulässig erklärt, desgleichen die Verpfändung des Gesellschaftsvermögens für fremde Schulden (Erk. des R.-G. v. 19. Febr. 1881. Eisenbahnrechtl. Entsch. I. S. 384), dagegen Abänderungen des Statuts, in Folge deren der Betrieb des Eisenbahnunternehmens einem Dritten gegen eine den Aktionären an Stelle einer schwankenden zu gewährende feste Dividende überlassen wird (Erk. d. R.-G. v. 19. Februar 1881), oder der Sitz der Eisenbahngesellschaft ins Ausland verlegt wird (falls das Statut ursprünglich überhaupt eine solche Verlegung zuließ), für statthaft erachtet. (Erk. des R.-G. v. 5. Juni 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. II. S. 298. Ring S. 190—193. 453. 454. Makower S. 59. Kayser S. 94. 95. v. Völderndorff S. 482. 483. Sachs, der Rumänische Prozeß in Goldschmidt's Zeitschrift N. F. Bd. 14 S. 35 ff.)

[118]) Für diese Abänderung muß eine Mehrheit von drei Viertheilen des in der Generalversammlung vertretenen Grundkapitals erreicht sein; der Gesellschaftsvertrag kann außer derselben noch andere Erfordernisse aufstellen (Art. 215 Al. 3 H.-G.-B.), d. h. noch erschwerende, z. B. noch größere Mehrheit, Einstimmigkeit, mehrfache Abstimmung, wiederholte Generalversammlung 2c. Unter Abänderung des Gegenstandes des Unternehmens ist nicht die des Betriebs bezw. der Art des Betriebs zu verstehen. Daher ist die Ueberlassung des Eisenbahnbetriebs seitens der Eisenbahngesellschaft an eine andere oder den Staat, sei es für eigene oder fremde Rechnung (pachtweise) gegen einen zu gewährenden Pachtzins oder eine den Aktionären zu leistende Dividende als eine Abänderung des Gegenstandes des Unternehmens nicht zu betrachten und gesetzlich an eine Dreiviertel-Mehrheit nicht geknüpft. Denn Zweck der Gesellschaft und Gegenstand ihres Unternehmens ist statutarisch der Bau und Betrieb der Eisenbahn. Auf diesen Gegenstand ist das Unternehmen der Eisenbahngesellschaft auch nach dem Betriebsüberlassungsvertrage gerichtet. Nur die Mittel zur Erreichung des unverändert gebliebenen Gesellschaftszweckes haben sich alsdann geändert; indem Pacht- 2c. Betrieb an Stelle des bisherigen Selbstbetriebes getreten ist. Nach wie vor besteht aber das Unternehmen der Gesellschaft darin, durch den Betrieb der Bahn Einkünfte zu ziehen und dieselben unter die Aktionäre zu vertheilen. Ob es für die Aktionäre vortheilhafter ist, die Eisenbahn selbst zu betreiben oder durch einen Anderen betreiben zu lassen und letzterenfalls für Rechnung der Gesellschaft oder für Rechnung des dritten gegen Zahlung einer Vergütung von festem Betrage, ist lediglich eine Frage des Interesses und der Zweckmäßigkeit. (Erk. d. Reichsger. v. 19. Febr.

Gesellschaft durch Uebertragung ihres Vermögens und ihrer Schulden an eine andere Eisenbahn-Gesellschaft gegen Gewährung von Aktien der letzteren aufgelöst werden soll;[119]) c) die Abänderung des bisherigen Rechtsverhältnisses unter den verschiedenen Gattungen von Eisenbahnaktien;[120]) d) die Erhöhung des Grundkapitals;[121]) e) die

---

1881. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 384 ff. v. Völderndorff S. 482. 483. Ferner die anonyme Broschüre: „Geklagt ist noch nicht gewonnen", Berlin 1879 S. 12 ff. und Löwenfeld: Das Erk. d. Reichsger. in Sachen des Rumänischen Retrocessionsvertrages und die Preuß. Verstaatl.-Vertr., Berlin 1881 S. 6 ff.). A. M. sind Sachs in Goldschmidt's Zeitschr. N. F. Bd. 14 S. 41 f. und Ring a. a. O. S. 454, welche annehmen, daß die Ueberlassung des Eisenbahnbetriebs an einen Dritten für dessen Rechnung gegen eine feste Rente regelmäßig der Veränderung des Gegenstandes des Unternehmens gleichzustellen sei. Durch diese Betriebsüberlassung, möge sie auf Zeit oder dauernd geschehen, werde nicht allein das Mittel zur Erreichung des statutarischen Endzwecks, sondern dieser selbst geändert, sofern er nur auf den Betrieb des Eisenbahnunternehmens und nicht blos auf irgendwelche Erzielung von Einkünften aus solchem Betriebe gerichtet sei. Selbst wenn sich die Eisenbahngesellschaft durch Verpachtung des Betriebs für eigene Rechnung nur auf bestimmte Zeit begeben, so müsse ein derartiger Beschluß als — wenn auch nur temporäre — Abänderung des Gegenstandes des Eisenbahn-Unternehmens den für solche unterschiedslos bestehenden gesetzlichen oder statutarischen Vorschriften untergeordnet werden. Ein näheres Eingehen auf diese Kontroverse erübrigt sich umsomehr, als es im Einzelfalle jedenfalls quaestio facti sein würde, festzustellen, worauf der statutarische Endzweck gerichtet, bezw. welches der eigentliche Gegenstand des Unternehmens ist.

Ebenso erscheint es zweifelhaft und wird wohl nur nach Lage des konkreten Falles entschieden werden können, ob mit Rücksicht auf den Unterschied im Bau und Betrieb die Umwandlung einer Lokomotivbahn in eine Pferdebahn oder umgekehrt, sowie der Uebergang einer Sekundärbahn zu einer Vollbahn ꝛc. als Aenderung des Gegenstandes des Unternehmens anzusehen sei. Dagegen kann es einem gegründeten Zweifel wohl nicht unterliegen, daß die Ueberlassung des Eigenthums des Eisenbahnunternehmens an einen Dritten (durch Verkauf ꝛc.) derartig, daß die Einkünfte der Eisenbahngesellschaft nur noch in Erträgnissen (Zinsen) des Kaufpreises bestehen, eine Aenderung des Gegenstandes des Unternehmens involvirt.

Jedenfalls ist fortan die Generalversammlung unstreitig befugt, gleichviel ob sie auf Abänderung des Gegenstandes des Eisenbahnunternehmens oder nur des Eisenbahnbetriebs gerichtet sind, Beschlüsse zu fassen —, freilich überall unter der Voraussetzung der landesherrlichen Genehmigung, sofern derartige Beschlüsse zugleich eine Aenderung des Statuts bezw. der Konzessionsbedingungen darstellen. s. d. Näheren Abschn. XII.

[119]) s. Abschn. XII. Auch für den Fusionsbeschluß ist nach Art. 215 Al. 4 H.-G.-B. eine Mehrheit von drei Viertheilen erforderlich s. Anm. 118. Dem Wortlaute nach handelt Art. 215 Al. 4 nur von der Uebertragung des Vermögens und der Schulden an eine andere Gesellschaft. Ob darunter auch die Auflösung beider Gesellschaften und die Bildung einer neuen zu verstehen ist, ist streitig (s. dafür Völderndorff S. 744, dagegen Ring S. 571. Makower S. 60 Anm. 61). Jedenfalls ist die Auflösung einer Eisenbahngesellschaft durch Uebertragung der Aktiva und Passiva an eine einzelne Person (z. B. an den Staat) nicht Fusion, sondern Liquidation und nach den Normen derselben (Art. 242 ff. H.-G.-B.) zu beurtheilen.

[120]) Soll die Abänderung zum Nachtheile einer der verschiedenen Gattungen erfolgen, so bedarf es zu dem von der gemeinschaftlichen Generalversammlung ge-

Herabsetzung des Grundkapitals, die theilweise Zurückzahlung desselben an die Aktionäre,[122]) sowie die Amortisation von Aktien.[122a])

3. Die Beschlußfassung über die Auflösung der Eisenbahn-Gesellschaft.[123])

Daß nicht nur die Errichtung des Gesellschaftsvertrages, sondern auch alle Abänderungen des Inhalts desselben und demgemäß auch die Auflösung der landesherrlichen Genehmigung bedürfen, ist bereits an früherer Stelle (S. 138 ff.) erörtert worden.[124])

b) Befugnisse, betreffend die laufende Geschäftsführung:

1. Vergleiche oder Verzichtleistungen aus der Gründung, betr. Ansprüche der Eisenbahn-Gesellschaft gegen die Gründer oder die bei der Gründung verantwortlich Mitwirkenden, Emissionshäuser, Vorstand und Aufsichtsrath sind nur mit Zustimmung der Generalversammlung zulässig.[125]) 2. Verträge, sofern sie vor Ablauf von

---

faßten Beschlusse der Zustimmung einer besonderen Generalversammlung der benachtheiligten Aktionäre, welche, wenn das Statut nicht andere Erfordernisse aufstellt, mit dreiviertel Mehrheit votiren muß. Art. 215 Al. 6 H.-G.-B.

[121]) Art. 215a und 215b H.-G.-B. Sofern der Gesellschaftsvertrag nicht andere Erfordernisse aufstellt, erfolgt der Beschluß durch eine Mehrheit von drei Viertheilen des in der Generalversammlung vertretenen Grundkapitals. Ferner gilt für diesen Beschluß das in Anm. 120 bemerkte.

[122]) Art. 248 H.-G.-B.: Eine theilweise Zurückzahlung des Grundkapitals an die Aktionäre oder eine Herabsetzung desselben kann nur auf Beschluß der Generalversammlung und nur unter Beobachtung derselben Bestimmungen erfolgen, welche für die Vertheilung des Gesellschaftsvermögens im Falle der Auflösung maßgebend sind (Art. 243. 245. H.-G.-B. s. Absch. XII.). Der Beschluß hat zugleich die Art, in welcher die Zurückzahlung oder Herabsetzung erfolgen soll, und die zu ihrer Durchführung erforderlichen Maßregeln festzusetzen. Er muß, sofern der Gesellschaftsvertrag für die Beschlußfassung nicht noch andere Erfordernisse aufstellt, durch eine Mehrheit von drei Viertheilen des in der Generalversammlung vertretenen Grundkapitals erfolgen. Sind verschiedene Gattungen von Aktien ausgegeben, so bedarf es zu dem von der gemeinschaftlichen Generalversammlung gefaßten Beschlusse der Zustimmung einer besonderen Generalversammlung der benachtheiligten Aktionäre, deren Beschlußfassung derselben Vorschrift unterliegt. (s. Anm. 120.)

Der Beschluß ist in das Handelsregister einzutragen; auf die Eintragung finden die Vorschriften in Art. 214 H.-G.-B. Anwendung.

[122a]) Art. 215d Al. 2 H.-G.-B. Dafür gelten gleichfalls die in Anm. 122 angeführten Bestimmungen.

[123]) Art. 242 Ziff. 2. Art. 244. 248a H.-G.-B. s. Absch. XII.

[124]) s. v. Völderndorff S. 479 Ziff. II.

[125]) Vgl. des Näheren Art. 213d H.-G.-B. und in Betreff der Rückwirkung auf ältere Gesellschaften s. § 2 Al. 2 Ges. vom 18. Juli 1884.

2 Jahren seit Eintragung des Gesellschaftsvertrages in das Handelsregister geschlossen werden, durch welche vorhandene oder herzustellende Anlagen über unbewegliche Gegenstände für eine den zehnten Theil des Grundkapitals übersteigende Vergütung für die Gesellschaft erworben werden, bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung der Generalversammlung.[126]) 3. Die Wahl der Mitglieder des Aufsichtsraths, sowie die Bewilligung einer Vergütung für die Mitglieder des ersten Aufsichtsraths.[127]) 4. Der Widerruf der Bestellung zu Mitgliedern des Aufsichtsraths.[128]) 5. Die Kontrole über die Geschäftsführung des Vorstandes und die Thätigkeit des Aufsichtsraths. Dies geschieht vornehmlich durch die Entgegennahme, Prüfung und Genehmigung der Bilanz. Der Vorstand hat zu diesem Behufe die Bilanz jährlich dem Aufsichtsrathe und dieser der Generalversammlung zur Prüfung vorzulegen. Der Aufsichtsrath hat die Jahresrechnungen, die Bilanzen und die Vorschläge zur Gewinnvertheilung zu prüfen und darüber der Generalversammlung zu berichten. Neben der Bilanz ist zugleich eine Gewinn- und Verlustrechnung, sowie dieser den Vermögensstand und die Verhältnisse der Gesellschaft entwickelnde Bericht vorzulegen.[129]) Die Generalversammlung hat das ihr Vorgelegte zu zu prüfen; sie kann die Vorlagen durch besondere Revisoren prüfen lassen.[130]) In allen Fällen, mag sie selbst prüfen oder nicht, hat von ihr die Entlastung des Vorstandes auszugehen.[131]) 6. Die prinzipale Entscheidung über Anträge von Aktionären, deren Antheile zusammen den zehnten Theil des Grundkapitals darstellen, auf Prüfung eines Hergangs bei der Gründung oder eines nicht mehr als zwei Jahre zurückliegenden Herganges bei der Geschäftsführung oder Liquidation der Gesellschaft.[131a]) 7. Das Verbot und die Genehmigung des Be-

---

[126]) Art. 213 f. H.-G.-B. Vgl. noch Al. 2—6 eod. In Betreff der Rückwirkung s. Anm. 125.

[127]) Art. 224 (191. 192) H.-G.-B. s. Anm. 103 S. 250.

[128]) Art. 224. 191 Al. 4 H.-G.-B. s. Anm. 106 S. 250. Der Beschluß bedarf einer Mehrheit von drei Viertheilen des in der Generalversammlung vertretenen Gesammtkapitals (Art. 191 Al. 4 H.-G.-B.)

[129]) Art. 239. 225. H.-G.-B. s. Anm. 153 S. 268.

[130]) Art. 239a H.-G.-B. (s. auch dort über Beanstandung der Bilanz rc. durch eine Minderheit, deren Antheile den zehnten Theil des Grundkapitals darstellen).

[131]) Art. 239a. 239b (185a. b. und c) H.-G.-B.

[131a]) Art. 222a. Im Falle der Ablehnung der Anträge seitens der Generalversammlung hat sodann das zuständige Landgericht die Prüfung zu veranlassen.

triebs von Geschäften in Handelszweigen der Gesellschaft und der Theilnahme an einer anderen gleichartigen Gesellschaft in Bezug auf die Mitglieder des Vorstandes.[132]) 8. Die Entscheidung über die zu treffenden Maßnahmen für den Fall, daß der Verlust, welcher aus der Jahresbilanz oder einer im Laufe des Geschäftsjahres aufgestellten Bilanz sich ergiebt, die Hälfte des Grundkapitals erreicht.[133]) 9. Die Veräußerung unbeweglicher Sachen bei der Liquidation der Gesellschaft unterliegt, mangels statutarischer Bestimmung, der Beschlußfassung der Generalversammlung.[134]) 10. Die Erhebung von Ansprüchen der Gesellschaft aus der Gründung gegen die Gründer und die daran betheiligten Personen, oder aus der Geschäftsführung gegen die Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsrathes[135]), sowie aus der Liquidation gegen die Liquidatoren und die Mitglieder des Aufsichtsraths.[136]) Diese prozessuale Thätigkeit der Generalversammlung besteht darin, daß sie entweder dem Aufsichtsrathe die Prozeßführung überträgt oder sich durch zu diesem Behufe besonders gewählte Bevollmächtigte vertreten läßt. Ersteres wird die Regel sein bei Prozessen gegen den Vorstand, letzteres bei solchen gegen den Aufsichtsrath selbst.[137])

II. Abgesehen von diesen durch das Gesetz der Generalversammlung ausschließlich überwiesenen Befugnissen dürfen ihr durch Statut fakultativ noch beliebig anderweitige Befugnisse übertragen werden, insofern sie mit der Natur der Generalversammlung als eines nicht ständigen, zur Vertretung der Gesellschaft nach Außen sowie zur Führung und unmittelbaren Leitung des Unternehmens ungeeigneten Organs vereinbar sind.[137a]) Gesetzlich gehört z. B. die Wahl bezw.

---

[132]) Art. 232. 196a. Art. 96. 97 H.-G.-B. s. Anm. 145. S. 266. Dieses Verbot findet auch auf Mitglieder älterer Gesellschaften Anwendung, falls die betreffenden Mitglieder erst nach dem Inkrafttreten des Gesetzes vom 18. Juli 1884 bestellt wurden (s. § 6 l. c.). Dagegen gilt es nicht in Bezug auf Liquidatoren (Art. 244a H.-G.-B.).

[133]) Art. 240 H.-G.-B. s. Anm. 156 S. 271.

[134]) Art. 244a Al. 4 H.-G.-B. s. Abschn. XII.

[135]) Art. 213a. b. und c. H.-G.-B.

[136]) Art. 223 Al. 1 H.-G.-B. Es genügt hierzu der Beschluß der Generalversammlung mit einfacher Stimmenmehrheit oder, wenn dies von einer Minderheit, deren Antheile den fünften Theil des Grundkapitals darstellen, verlangt wird. Ueber das Verfahren bei Erhebung der bezüglichen Ansprüche auf Verlangen der Minderheit s. Art. 223 Al. 2 H.-G.-B.

[137]) Art. 194. 195 H.-G.-B.

[137a]) Renaud § 51 S. 444. 445.

Bestellung der Mitglieder des Vorstandes und der Gesellschaftsbeamten, sowie der Widerruf der Bestellung derselben, ferner die Prüfung der Bilanz, die Festsetzung der Dividende nicht zum obligatorischen Geschäftskreise der Generalversammlung. Es können vielmehr alle diese Befugnisse statutarisch auch dem Aufsichtsrathe oder anderen Personen, z. B. in Betreff der Prüfung der Bilanz besonderen Revisoren[138]) übertragen sein. Wenn dies aber nicht der Fall und soweit die Angelegenheiten der Gesellschaft nicht nach Gesetz, Statut, oder der Natur ihrer Vollmacht zum Geschäftskreise des Vorstandes oder Aufsichtsraths gehören, liegt die oberste Kontrole, Berathung und Beschlußfassung über die Angelegenheiten und die Geschäftsführung der Gesellschaft der Generalversammlung als dem höchsten Gesellschafts- und Verwaltungsorgan ob und sind die Rechte, welche hiernach den Aktionären zustehen, in der Generalversammlung durch Beschlußfassung der erschienenen Aktionäre auszuüben.[139]) Der Vorstand und der Aufsichtsrath haben gesetzlich nicht nur das Recht, sondern auch die Pflicht, alle diese nicht zur eigenen Kompetenz gehörigen Angelegenheiten, soweit es überhaupt das Interesse der Gesellschaft erheischt, der Generalversammlung zur Berathung und Beschlußfassung zu unterbreiten.[139a]) Der Geschäftskreis der Generalversammlung hat hiernach eine bestimmte Grenze nicht, er bestimmt sich nur negativ durch den Satz, daß alle Gesellschaftsangelegenheiten zu ihrer Kompetenz gehören, welche nicht nach Gesetz, Statut bezw. Anstellungsvertrag dem Vorstande oder Aufsichtsrathe zugewiesen sind.

b. Die Aktionäre.

Den Geschäftsbefugnissen der Generalversammlung als der Gesammtheit der Aktionäre stehen die Einzelbefugnisse der Aktionäre gegenüber.[139b]) Abgesehen von den Rechten, welche den Aktionär lediglich als dritten Gläubiger der Gesellschaft qualifiziren und ihn den anderen Gesell-

---

[138]) Art. 239a Al. 1 H.-G.-B. s. auch Ring S. 339. Renaud S. 659. 660. Entsch. d. R.-O.-H.-G. Bd. 19 S. 143.

[139]) Art. 221 H.-G.-B.

[139a]) Art. 225 Al. 2 Art. 239 Al. 2 H.-G.-B.

[139b]) v. Völderndorff A.-G. S. 210 f. 522 f. 557 f. Kayser S. 102 f. Makower S. 65. Ring S. 283—285. Laband, Begriff der Sonderrechte n. Deutschem Reichsrecht, Abschn. II. in Hirth's Annal. 1874 S. 1499 ff. Thöl, H.-R. §§ 160. 161. Endemann, H.-R. § 62. Becker in Goldschmidt's Zeitschr. Bd. 17 S. 404 ff. v. Hahn Bd. I. S. 699 § 3. Primker § 121.

schaftsgläubigern durchaus gleichstellen,[139c]) kommen hier zwei Kategorien von Rechten in Betracht: die Sonderrechte und die Individualrechte der Aktionäre.

I. Als Sonderrechte werden alle diejenigen bezeichnet, welche dem Aktionär zwar in seiner Eigenschaft als Gesellschafter zustehen und sich aus seiner Mitgliedschaft ableiten, aber, weil sie seiner eigenen Rechtssphäre angehören und seine eigenen von der Gesammtheit losgelösten, selbstständigen Vermögensinteressen betreffen, mithin Eigenberechtigungen desselben, nicht Rechte der Gesellschaft bilden, der Einwirkung der Gesellschaft entzogen sind und von dieser ihm nicht beschränkt werden dürfen.[139d]) Der einzelne Aktionär ist daher auch legitimirt, diese Rechte geltend zu machen. Dahin gehören:

1. Das Recht auf Dividende. Jeder Aktionär hat einen Anspruch auf den reinen Gewinn, soweit dieser nach dem Gesellschaftsvertrag zur Vertheilung unter die Aktionäre bestimmt ist.[139e]) Dieses

---

[139c]) Entsch. d. R.-O.-H.-G. Bd. 6 S. 15. Bd. 17 S. 113. Ring S. 283.

[139d]) Löwenfeld, Recht d. Akt.-Ges., Abschn. X S. 367 ff. Stobbe, D. Pr.-R. I. S. 352 ff. Anschütz und v. Völderndorff H.-G.-B. I. S. 490 ff. Puchelt H.-G.-B. z. Art. 224 S. 439. Entsch. d. R.-O.-H.-G. Bd. 8 S. 189 f. Bd. 9 S. 273 f. Bd. 11 S. 121 f. Bd. 14 S. 355 f. Bd. 17 S. 113 f. 141 f. Bd. 22 S. 19 f. Entsch. d. Reichsger. in Civils. Bd. 7 S. 32 f.

[139e]) Art. 216 Al. 2. Art. 217 Al. 1 H.-G.-B. Entsch. R.-O.-H.-G. Bd. 11 S. 120 f. Bd. 14 S. 357 f. Bd. 18 S. 154. Bd. 19 S. 142 f. Reingewinn ist nur dann vorhanden, wenn nach Ergänzung des etwa verminderten Grundkapitals noch Gewinn besteht. Der Reingewinn ist für jedes Geschäftsjahr besonders festzustellen. Der Dividendenanspruch ist ein selbstständig abgeschlossenes Ganzes, und insoweit wird der Aktionär zum Gläubiger der Gesellschaft. Sein Recht kann durch spätere Generalversammlungs-Beschlüsse nicht mehr geändert werden. Die Auszahlung darf nicht verweigert werden, weil ein späteres Jahr Verlust gebracht hat. Aber Anspruch besteht nur auf die nach Maßgabe des Statuts festgesetzte Dividende. Abschlagsdividenden dürfen nicht gezahlt werden. Der Aktionär ist berechtigt, die Richtigstellung falsch berechneter Dividende zu fordern. Rückhaltungen dürfen nicht stattfinden. Dagegen muß sich der Aktionär eine Schmälerung seines Dividendenrechts, welche aus der Aenderung der Statuten folgt, z. B. Neueinführung oder höhere Dotirung des Reservefonds, Gewährung von Tantièmen, Erhöhung des Grundkapitals, gefallen lassen.

Das Recht, nach Festsetzung die Dividende zu fordern, pflegt für eine Reihe von Jahren durch die den Aktien beigefügten Dividendenscheine verkörpert zu sein. Diese lauten in der Regel auf den Inhaber und sind im Zweifel nicht bloße Legitimations-, sondern Inhaberpapiere. Sie sind selbstständig übertragbar und die Gesellschaft ist verpflichtet, gegen Präsentation derselben die festgesetzte Dividende ohne weitere Prüfung zu zahlen. Vor der Festsetzung hat jedoch der Inhaber ein selbstständiges Forderungsrecht auf Festsetzung oder Anfechtung ꝛc. der Dividende bezw. des Vertheilungsbeschlusses nicht. (Entsch. d. R.-O.-H.-G. Bd. 9

Recht ist besonders geschützt durch die gesetzliche Zubilligung des Anspruchs auf Abschrift der Bilanz, der Gewinn- und Verlustrechnung und des Geschäftsberichts;[139f]) sowie ferner durch die Vorschrift, daß der Aktionär in keinem Falle verpflichtet ist, die in gutem Glauben empfangenen Dividenden zurückzugeben.[139g])

2. Das Recht auf Bauzinsen. Wenngleich prinzipiell Zinsen von bestimmter Höhe für die Aktionäre nicht bedungen, noch ausbezahlt werden dürfen,[139h]) vielmehr nur dasjenige unter sie vertheilt

---

S. 272 f.) Die Einwendungen gegen die Zahlung, welche der Gesellschaft gegen den Aktionär zustehen, hat diese auch gegen den Inhaber der Dividendenscheine. Andererseits gebühren diesem auch alle statutenmäßigen Annexa des Dividendenanspruchs, mithin bei Prioritätsaktien das etwa gewährleistete Nachbezugsrecht. (Vgl. hierüber Abschn. III. § 16 Anm. 27 S. 100 Ziff. 2 und Ring, A. G. S. 61. 62. 343. Kayser S. 103. v. Völderndorff S. 525.) Dividendenscheine können, soweit nicht Landesgesetze ein anderes bestimmen, sowohl amortisirt, wie auch außer Kurs gesetzt werden. Wo durch Statut ꝛc. bestimmt und in der Regel auch auf dem Papiere zum Ausdruck gebracht ist, daß Dividendenscheine, deren Betrag nicht innerhalb einer bestimmten Frist (3 — 5 Jahren) erhoben wird, zu Gunsten der Gesellschaft verfallen, liegt darin lediglich eine kontraktliche Präklusivfrist, deren Anwendung eine zur Zahlung bereite Kasse voraussetzt. Fehlt eine solche Fristbestimmung, so können die gesetzlichen Bestimmungen über Zinsverjährung nicht zur Anwendung kommen, da Dividenden nicht die Natur von Zinsen haben. (Entsch. d. Reichsger. in Civils. Bd. 9 S. 33 f. 35 f.)

Die Aktien sind ferner in der Regel mit sog. Talons versehen, welche zur Empfangnahme neuer Dividendenscheine und eines neuen Talons legitimiren, ohne daß es der Vorlegung der Aktie selbst bedarf. Im Gegensatze zur Aktie ist der Talon seiner Natur nach ein Legitimations-, nicht ein Inhaberpapier, so daß, wenngleich die Gesellschaft gegen Präsentation desselben zur Ausantwortung neuer Dividendenscheine berechtigt ist, sie doch auch auf Vorlegung der Aktie selbst bestehen kann. Entsch. d. Reichsger. in Civils. Bd. 3 S. 154 ff. Bd. 4 S. 141. Dernburg, Pr. Pr.-R. Bd. 2 § 90. Kuntze, Inhaberpapiere, S. 617. Ring S. 343. A. M. Renaud, A.-G. S. 442. Brunner S. 205. v. Völderndorff S. 526. 527. Gareis in Busch's Archiv Bd. 24 S. 97 ff. Daraus folgt, daß, wenn der Aktieninhaber widerspricht, die neuen Dividendenscheine dem Inhaber des Talons nicht verabfolgt, vielmehr bei Streit hierüber nur dem ersteren ausgehändigt werden dürfen. Entsch. d. R.-O.-H.-G. Bd. 10 S. 312 ff. Bd. 17 S. 31 f. Brunner a. a. O. Der Talon geht mit der Aktie unter, er verliert seinen Werth mit dem Erlöschen derselben. (Kuntze a. a. O. Renaud A.-G. S. 443.) Er darf — soweit nicht Landesgesetze entgegenstehen — weder amortisirt, noch außer Kurs gesetzt werden. Mit dem Rechte des Aktionärs auf die Dividende korrespondirt als Korrelat seine Verpflichtung, zu den Zwecken der Gesellschaft und zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten in Höhe des Nominalbetrages der Aktie, — in den Fällen der Art. 209a Ziff. 2 215a Al. 2 H.-G.-B. begrenzt durch den Betrag, für welchen die Aktie ausgegeben ist, — beizutragen (Art. 219 H.-G.-B.).

[139f]) Art. 239 H.-G.-B.

[139g]) Art. 218 (198) H.-G.-B. Das Erforderniß des guten Glaubens muß aber nicht allein bei der Feststellung, sondern auch beim Empfange der Dividende vorhanden sein (Entsch. R.-O.-H.-G. Bd. 18 S. 157.).

[139h]) Art. 217 Al. 1 (Art. 197 Al. 2) H.-G.-B. Eine Ergänzung des fixirten Dividendensatzes aus einem zu diesem Zwecke gebildeten Reservefonds in Ermangelung eines ausreichenden Reingewinns ist statthaft; dagegen ist die Vor-

werden darf, was sich nach der jährlichen Bilanz als reiner Gewinn ergiebt, so können doch nach gesetzlicher Vorschrift für den im Gesellschaftsvertrage angegebenen Zeitraum, welchen die Vorbereitung des Unternehmens bis zum Anfange des vollen Betriebs erfordert, den Aktionären Zinsen von bestimmter Höhe bedungen werden.[139])

3. Das Recht auf einen verhältnißmäßigen Antheil am Gesellschaftsvermögen, welches aber, da der Aktionär den

---

auszahlung des Minimalbetrages der erhofften Dividende (sog. Abschlagsdividende) nicht zulässig. Das Verbot des Ausbedingens fester Zinsen betrifft aber nur das Verhältniß der Gesellschaft zu ihren Aktionären. Die Garantie Dritter (Privater, Gemeinden oder des Staats [Staatsgarantie]) für einen Minimalertrag unter dem Namen einer Zinsgarantie ist nicht ausgeschlossen (Prot. z. H.-G.-B. S. 1043). Dies ist in Wirklichkeit eine Dividendenverkürzung (Entsch. d. R.-O.-H.-G. Bd. 10 S. 307. Goldschmidt, Lucca-Pistojastreit S. 25. Renaud S. 697. v. Völdernborff S. 529), von deren Fassung es nach Maßgabe der Verträge zum Vortheile eines Dritten (§ 74 ff. Th. I Tit. 5 Pr. A. L.-R.) im konkreten Falle abhängt, ob sie der einzelne Aktionär oder nur die Gesellschaft geltend machen kann. (Entsch. d. R.-O.-H.-G. Bd. 22 S. 227—229. Keyßner H.-G.-B. S. 202.) Ein Klagerecht der Aktionäre direkt gegen die Garantie wird abgelehnt v. Goldschmidt, Zeitschr. Bd. 8 S. 210. v. Völdernborff A.-G. S. 530. Renaud S. 697, dagegen anerkannt von Kayser A.-G. S. 104 und Jaques, die Rechtsverhältnisse der mit Zinsengarantie versehenen Eisenbahn-Aktiengesellschaften S. 16. Hat der Garant (Staat 2c.) sich als Entgelt für die Uebernahme der Garantie besondere Vortheile, z. B. Recht der Betriebsübernahme, Antheil an den Ueberschüssen 2c. bezw. Rückerstattung des ev. Zuschusses vorbehalten — was quaestio facti —, so kann er für letztere jedenfalls nur den wirklichen Reingewinn in Anspruch nehmen. (Jaques a. a. O. S. 15. Renaud S. 698.) Halbjährliche Vertheilung garantirter Dividenden ist rechtlich statthaft (Entsch. d. R.-O.-H.-G. Bd. 10 S. 307).

[139] i) Art. 217 Al. 2 H.-G.-B. sog. Bauzinsen. Diese Ausnahme ist zugelassen, weil das Zustandekommen mancher im öffentlichen Interesse wünschenswerthen Unternehmungen erschwert würde, wenn das Gesetz Bauzinsen nicht gestattete und überdies die Zahlung der Bauzinsen nicht als eine Minderung des Grundkapitals anzusehen ist, da bei der Berechnung des Werths der baulichen Anlagen nicht nur das Kapital, sondern auch die Zinsen veranschlagt werden müssen. (Mot. z. I. Entw. S. 237/342 f. II. Entw. S. 225. Keyßner, A.-G. S. 263 f. und Busch's Arch. Bd. 8 S. 411. Bd. 32 S. 99 und 131. v. Hahn, H.-G.-B., 2. A. S. 629. Renaud S. 693 ff. v. Völdernborff S. 531.) Entgegen früherer Auffassung (Entsch. R.-O.-H.-G. Bd. 13 S. 126) hat das R.-O.-H.-G. später konstant angenommen, daß für Bauzinsen der Zeitraum der Vorbereitung des Unternehmens im Statut kalendermäßig fest bestimmt sein muß. Wird diese Zeit überschritten, so können für den überschrittenen Theil Bauzinsen nicht gefordert werden. Sind im Statut Zinsen für die Bauzeit ohne kalendermäßige Bestimmung zugesagt, so ist die Stipulation nicht klagbar, wenngleich der Staat etwa im öffentlichen Interesse in der Konzessionsurkunde oder durch nachträgliche Erlasse eine Frist für die Inbetriebsetzung des Unternehmens bestimmt hat. Die festgesetzte Frist darf durch nachträgliche Statutenänderungen oder staatliche Erlasse weder verlängert noch verkürzt werden; letzteres nicht, weil es sich um ein kontraktliches Gläubigerrecht des Aktionärs handelt. Der kalendermäßigen Bestimmung im Statute würde es auch nicht entsprechen, wenn dieses nur bestimmt, daß die von der Staatsregierung im

eingezahlten Betrag, solange die Gesellschaft besteht, nicht zurückfordern kann, nur bei der Auflösung der Gesellschaft realisirbar wird.[139k])

II. Individualrechte der Aktionäre sind diejenigen Ansprüche, welche der einzelne Aktionär im Interesse der Gesammtheit zu erheben befugt ist, um eine gesetz- und statutenmäßige Führung der Geschäfte zu bewirken. Im Gegensatze zu den Sonderrechten soll hierbei der Aktionär wie bei den Mitgliedschaftsrechten Träger und Vertreter des Gesammtwillens der Aktionäre sein und nicht vermögensrechtliche Ansprüche zu eigenem Vortheile gegen die Gesellschaft, sondern Rechte der Gesellschaft Namens und im Interesse derselben verfolgen. Während aber deren Geltendmachung bei normaler Leitung und Verwaltung den Organen der Gesellschaft obliegt und die Mitgliedschaftsrechte den Aktionär auf eine antheilige Mitwirkung verweisen, soll er durch die Individualrechte im Gegensatze zu den Mitgliedschaftsrechten Willen und Recht der Gesellschaft selbstständig und unabhängig von der Generalversammlung geltend machen können. Bei der Ausübung dieser Rechte fällt also sein individuelles Interesse nur soweit ins Gewicht, als es durch das Interesse der Gesammtheit mit betroffen wird.[140]) Es gehören dahin:

1. Das Recht jedes einzelnen Aktionärs auf Anfechtung gesetz- oder statutenwidriger Beschlüsse der Generalversammlung;[140a])

öffentlichen Interesse zu gebende Bestimmung über die Dauer der Bauzeit auch die Frist für die Bauzinsen fixiren, die Konzessionsurkunde also in diesem Punkte als Ergänzung des Statuts gelten oder der Aufsichtsrath zu bezüglichen Bestimmungen befugt sein solle ꝛc. Dagegen fällt das Recht auf Bauzinsen mit dem Momente der Inbetriebsetzung fort, wenngleich die statutarisch festgesetzte Frist noch nicht abgelaufen ist. (Plen.-Entsch. d. R.-O.-H.-G. vom 31. März 1877 und Entsch. vom 6. April 1877. Entsch. Bd. 22 S. 12—25).

[139k]) Art. 216. 245—248 H.-G.-B. Der Antheil am Gesellschaftsvermögen umfaßt sowohl den Anspruch auf Gewinn, als auch auf Vertheilung bei Auflösung der Gesellschaft. Während des Bestehens der Gesellschaft kann der Aktionär die Ausantwortung seines Antheils nicht fordern, abgesehen von dem Falle des Beschlusses der Rückzahlung oder Amortisation, hat vielmehr nur einen Anspruch auf den gesetz- und statutenmäßigen reinen Gewinn nach dem Verhältniß des Nominalbetrages seiner Aktien zum Grundkapital. Die Rechte der Aktionäre können bei verschiedenen Gattungen von Aktien zwar ungleich sein. Aber innerhalb jeder Gattung müssen sie gleich sein. Die Voraussetzung dieser Ansprüche ist der Besitz von Aktien; über die Rechte aus dem Innehaben von Dividendenscheinen oder Talons s. Anm. 139e S. 260. 261.

[140]) Ring S. 284 Ziff. 5. v. Völderndorff S. 558. Motive S. 235 ff.

[140a]) Art. 222 (190a) H.-G.-B. Motive S. 236 f.

2. das Recht einer Minderheit von Aktionären: a) auf Einberufung einer Generalversammlung;[140b]) b) auf richterliche Ernennung oder Abberufung von Liquidatoren;[140c]) c) auf Einsetzung von Revisoren zur Prüfung von Hergängen der Gründung, Geschäftsführung und Liquidation;[140e]) d) auf Verfolgung von Ansprüchen aus diesen Akten;[140f]) e) auf Widerspruch gegen Vergleiche und Verzichtleistungen auf Ansprüche an die Gründer;[140g]) f) auf Ankündigung von Gegenständen zur Beschlußfassung der Generalversammlung;[140h]) g) auf Vertagung der zum Zwecke der Bilanzprüfung einberufenen Generalversammlung.[140i])

B. Der Vorstand.

Der Geschäftskreis des Vorstandes als des ständigen Exekutivorgans der Eisenbahngesellschaft erstreckt sich auf die stete und ununterbrochene Fürsorge in allen Gesellschaftsangelegenheiten.[141]) Er vertritt die Gesellschaft nach Außen und Innen. Es liegen ihm die gesammte Geschäftsführung und rechtliche Vertretung der Gesellschaft in allen gerichtlichen und außergerichtlichen Angelegenheiten derselben, die Verwahrung und Verwaltung des Gesellschaftsvermögens, sowie überhaupt die Geschäfte des Baus, Betriebs und der Verwaltung der der Gesellschaft konzessionirten Eisenbahn in vollem Umfange ob.[141a])

[140b]) Art. 237 H.-G.-B.

[140c]) Art. 244 H.-G.-B.

[140e]) Art. 222a H.-G.-B.

[140f]) Art. 223 H.-G.-B. s. Anm. 136 S. 258.

[140g]) Art. 213d H.-G.-B.

[140h]) Art. 237 H.-G.-B.

[140i]) Art. 239a H.-G.-B.

[141]) Der Vorstand erwirbt die zur Erreichung des Gesellschaftszweckes nach seinen Beschlüssen erforderlichen Grundstücke und sonstiges bewegliches und unbewegliches Eigenthum, bewirkt die vollständige Erbauung der Bahn nach dem genehmigten Bauplane, sowie demnächst den Betrieb und die Unterhaltung derselben, ferner die Aufführung und Instandhaltung der erforderlichen Gebäude, die Anschaffung und Unterhaltung der Materialien, Transportmittel und Utensilien, organisirt und leitet den Betrieb, schließt alle im Interesse der Gesellschaft erforderlichen Verträge Namens der Gesellschaft u. s. w. (s. Anm. 44 S. 233. Schrötter, E.-R. S. 207. Beschorner S. 84 f.).

[141a]) Art. 227 H.-G.-B. Renaud § 55 S. 590 ff. Ring S. 496. v. Hahn Bd. 1 S. 721 f. Strey, Akt.-Ges.-R. S. 223. v. Völderndorff S. 624. Primker § 121. Wesentlich für den Vorstand ist die Abhängigkeit desselben als des ausführenden Organs von der Generalversammlung, dem Willensorgan der Gesellschaft, sowohl was die Einsetzung als auch die Vertretung, Geschäftsführung und Entlassung anlangt. Bei der Vertretung und Geschäftsführung kommt der Vorstand lediglich als Organ der Eisenbahngesellschaft, als Werkzeug für die Wahrung ihrer Interessen und der Ausführung ihres Willens in Betracht. Wo also z. B.

Insoweit ist die Kompetenz des Vorstandes nach Außen hin unbeschränkt: die Gesellschaft wird durch die von dem Vorstande in ihrem Namen geschlossenen Rechtsgeschäfte berechtigt und verpflichtet; es ist gleichgültig, ob das Geschäft ausdrücklich im Namen der Gesellschaft geschlossen worden ist, oder ob die Umstände ergeben, daß es nach dem Willen der Kontrahenten für die Gesellschaft geschlossen werden sollte.[142])

Wohl aber können der Kompetenz des Vorstandes im Innern Schranken gezogen sein. Er ist alsdann der Gesellschaft gegenüber verpflichtet, die Beschränkungen einzuhalten, welche in dem Gesellschaftsvertrage oder durch Beschlüsse der Generalversammlung für den Umfang seiner Befugniß, die Gesellschaft zu vertreten, festgesetzt sind.[143]) Gegen dritte Personen hat jedoch eine solche Beschränkung der Be-

---

kein anderer Vorstand besteht, als die von einer Staatsregierung mit der Verpflichtung, ausschließlich ihren Geboten nachzuleben, eingesetzte und lediglich von ihr zu entlassende Behörde, welche in jeder Hinsicht nach den regierungsseitigen Instruktionen handeln muß, wo die Generalversammlung ihren Willen durch den Vorstand nicht zu erzwingen und denselben nicht einmal wirksam zur Verantwortung zu ziehen vermag, weil er jede Klage mit dem Hinweis auf diese Instruktionen begegnen kann, wo sowohl die Entlassungs- wie das Bestellungsbefugniß nicht der Eisenbahngesellschaft, sondern der Staatsregierung zusteht, da fehlt es an einem Vorstande, wie ihn die Eisenbahngesellschaft gesetzlich haben muß. Auch wenn die Betriebsleitung durch Betriebsüberlassungsvertrag auf den Staat oder eine andere Gesellschaft übergegangen ist, ändert sich die Funktion des Vorstandes nur insofern, als mit dem Aufhören des Selbstbetriebes ein wesentlicher Theil der von dem Vorstande aufzuwendenden Thätigkeit hinwegfällt. Immerhin verbleibt aber der Gesellschaft auch nach der Ueberlassung des Betriebs und der Verwaltung an den Staat 2c. ein anderer Theil ihrer Wirksamkeit, insbesondere die Geltendmachung der aus dem Betriebsüberlassungsvertrage entspringenden Rechte der Eisenbahngesellschaft gegen den Staat und die Sorge für die Erhaltung der Substanz des in der Verwaltung desselben befindlichen Gesellschaftsvermögens, und es bedarf für diesen Ueberrest eigener Thätigkeit der Gesellschaft eines deren Willen ausführenden Organes (Erk. d. Reichsger. vom 19. Febr. 1881. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1. S. 384). Die sonstige Geschäftsführung mag in solchem Falle der mit dem Vorstande nicht zu verwechselnden Administrativbehörde, soweit nicht das Gesetz dem Vorstande unentziehbare Pflichten auferlegt, obliegen. (Ring S. 499 Ziff. 3. Sachs, der Rumänische Prozeß in Goldschmidts Zeitschr. N. F. Bd. 14 S. 45 ff.)

142) Art. 230 H.-G.-B. In Betreff der Haftung der Eisenbahngesellschaft für die Handlungen ihres Vorstandes und ihrer Beamten gelten die oben S. 168 Anm. 36 bezüglich der Haftung des Eisenbahnfiskus für seine Behörden und Beamten erörterten Grundsätze. Vgl. noch Renaud S. 618. Kayser S. 122. 123. Ring S. 512 ff. Besitzstörungen durch den Vorstand machen die Gesellschaft selbst verantwortlich. Strieth. Bd. 89 S. 371. v. Völderndorff S. 637.

143) Art. 231 Al. 1 H.-G.-B. Die Verletzung dieser Pflicht macht den Vorstand civilrechtlich verantwortlich (Art. 241 H.-G.-B.) und bei Absichtlichkeit auch straffällig (Art. 249).

fugniß des Vorstandes, die Gesellschaft zu vertreten, keine rechtliche Wirkung.[143a]) Dies gilt insbesondere für den Fall, daß die Vertretung sich nur auf gewisse Geschäfte oder Arten von Geschäften erstrecken, oder nur unter gewissen Umständen oder für eine gewisse Zeit oder an einzelnen Orten stattfinden soll, oder daß für einzelne Geschäfte die Zustimmung der Generalversammlung, des Aufsichtsraths oder eines anderen Organs der Gesellschaft erfordert ist.[144])

Die Mitglieder des Vorstandes dürfen ohne Genehmigung der Generalversammlung oder des Aufsichtsraths, sofern diesem die Befugniß statutarisch oder durch die Generalversammlung übertragen ist, weder Geschäfte in dem Handelszweige der Gesellschaft treiben, noch an einer anderen gleichartigen Gesellschaft Theil nehmen[145]) und diese für die Mitglieder des Vorstandes gegebenen Bestimmungen gelten auch für Stellvertreter von Mitgliedern.[146]) Der Vorstand ist befugt, Bevollmächtigte und Beamte für die Gesellschaft zu bestellen.[146a]) Einen Prokuristen kann, sofern nicht durch den Gesellschaftsvertrag oder durch Beschluß der Generalversammlung ein Anderes bestimmt ist, der Vorstand nur mit Zustimmung des Aufsichtsraths bestellen. Jedoch hat auch diese Beschränkung Dritten gegenüber keine rechtliche Wirkung.[147]) Besteht der Vorstand aus mehreren Personen und ist hinsichtlich der Vertretung und Geschäftsführung nichts festgesetzt, so trifft das Gesetz dahin Bestimmung, daß die Vertretung nach Außen nur kollektiv durch sämmtliche Mitglieder des Vorstandes ausgeübt werden könne.[148]) Dieser Grundsatz gilt aber im Zweifel auch für die Geschäftsführung und Vertretung im Innern.

I. Der Geschäftskreis des Vorstandes erstreckt sich auf 1) die Verwaltung des Gesellschaftsvermögens, 2) auf die außergerichtliche und gerichtliche Vertretung der Gesellschaft und auf 3) die Geschäftsleitung.

143a) außer bei dolus Dritter: Entsch. d. R.-O.-H.-G. Bd. 5 S. 294, Bd. 6 S. 134, Bd. 14 S. 90 und Reichsger. Bd. 9 S. 149. Kayser S. 123. Gareis S. 188. Ring S. 517 ff.

144) Art. 231 Al. 2 H.-G.-B.

145) Art. 232. 196a. 96. 97 H.-G.-B. Ring S. 519 f. f. Anm. 132 S. 258.

146) Art. 232a H.-G.-B.

146a) Art. 235 H.-G.-B. s. oben S. 245 und Anm. 85. 86.

147) Art. 234 H.-G.-B. s. oben S. 245.

148) Art. 227 Al. 2. Art. 229 Al. 1 H.-G.-B. Ring S. 501.

1. Was die Vermögens-Verwaltung anlangt, so sind zu unterscheiden die Befugnisse und Obliegenheiten bei der Gründung, bei der laufenden Geschäftsführung, endlich bei der Auflösung der Gesellschaft.

a. Bei der Gründung liegt es dem Vorstande ob, den Hergang derselben zu prüfen. Die Prüfung hat sich auf die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben zu erstrecken, welche rücksichtlich der Zeichnung und Einzahlung des Grundkapitals sowie der etwaigen besonderen Begünstigungen von Aktionären und Gründern gemacht sind. Der Vorstand hat über die Prüfung der Generalversammlung schriftlich Bericht zu erstatten[149]) und über die Ergebnisse dieser Prüfung auf Grund des Berichts sich in der konstituirenden Generalversammlung zu erklären.[149a]) Er hat ferner nicht nur die gesetzlichen Einzahlungen auf das Grundkapital zu überwachen, sondern auch bei der Anmeldung des Gesellschaftsvertrages zum Handelsregister die Erklärung abzustatten, daß auf jede Aktie der eingeforderte Betrag baar eingezahlt und in seinem Besitze ist. Er hat die Anmeldung des Gesellschaftsvertrages entweder vor dem Handelsgericht gemeinsam mit dem Aufsichtsrath zu unterzeichnen oder in beglaubigter Form mit einzureichen.[149b]) Ihm liegt weiter die Verwahrung und Verwaltung der eingezahlten Gelder ob,[150]) sowie darüber zu wachen, daß die Zahlungen in der statutenmäßig festgesetzten Weise erfolgen und daß dieselben geschäftsmäßig verwendet werden.

b. Auch die laufende Geschäftsführung nach erfolgter Gründung legt dem Vorstande die Befugniß und Pflicht auf, das Vermögen der Gesellschaft zu verwalten. Hierzu gehört in erster Reihe die Verpflichtung, das Grundkapital intakt zu erhalten,[151]), ferner die Verpflichtung zur Führung der Gesellschaftskasse und zugleich die Verpflichtung, aus der geführten Kassenverwaltung Rechen-

---

149) Art. 209h. Civilrechtliche Haftung der Vorstandsmitglieder Art. 211. 213c. 241. 247 strafrechtliche Verantwortlichkeit Art. 249—249f.

149a) Art. 210a Al. 3 213c. 241. 247. 249 ff. H.-G.-B.

149b) Art. 210 Al. 3. 4 H.-G.-B.

150) Art. 210 Al. 3 und 4 H.-G.-B.

151) Durch Einschreiten gegen gesetzwidrige Rückzahlung von Einlagen an die Aktionäre, Zahlung von Zinsen und Dividenden, Erwerb, Zurpfandnahme oder Amortisation eigener Aktien oder Interimsscheine der Gesellschaft 2c. s. Art. 226 H.-G.-B. Haftung der Vorstandsmitglieder Art. 241 H.-G.-B. s. Anm. 171.

schaft zu legen. Auch wenn besondere Kassenbeamte angestellt sind, liegt doch die Aufsicht über das gesammte Kassenwesen dem Vorstande ob. Er hat nicht nur die Fürsorge für die ordnungsmäßige Erledigung der Kassengeschäfte, sondern auch die aus derselben sich ergebende Verantwortung zu tragen. Sodann hat der Vorstand die Obliegenheit der Buchführung, Rechnungslegung und Bilanzziehung. Er ist überhaupt verpflichtet, Sorge dafür zu tragen, daß die erforderlichen Bücher der Gesellschaft geführt werden.[152]) Er muß in der durch den Gesellschaftsvertrag bestimmten Frist, welche über die ersten sechs Monate des Geschäftsjahres nicht erstreckt werden kann, und in Ermangelung einer solchen Frist in den ersten drei Monaten derselben für das verflossene Geschäftsjahr eine Bilanz, eine Gewinn- und Verlustrechnung, sowie einen den Vermögensstand und die Verhältnisse der Gesellschaft entwickelnden Bericht dem Aufsichtsrathe und mit dessen Bemerkungen der Generalversammlung vorlegen. Er hat die Vorlagen mindestens zwei Wochen vor der Versammlung in dem Geschäftslokale der Gesellschaft zur Einsicht der Aktionäre auszulegen[153]) und

---

[152]) Art. 239 Al. 1 H.-G.-B. Persönliche Buchführung ist nicht erforderlich. Dieselbe kann durch Bevollmächtigte bezw. Gehülfen geschehen. Vgl. Art. 28 ff. 36 H.-G.-B. Diese gesetzliche Pflicht zur Buchführung trifft aber sämmtliche Mitglieder des Vorstandes, nicht bloß das mit der aktuellen Buchführung betraute Mitglied desselben. (Erk. d. ver. Straffen. des Reichsger. v. 9. Jan. 1886. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 393. Ring S. 537.) Civilrechtl. Haftung: Art. 241 Al. 2. Ordnungsstrafe: Art. 249g Al. 2 H.-G.-B.

[153]) Art. 239 Al. 2 H.-G.-B. Auch für die gesetzliche Pflicht des Vorstandes zur Vorlegung der Bilanz gilt das in Anm. 152 Bemerkte (s. d. alleg. Erk. des Reichsger. v. 9. Jan. 1886 und Ring S. 537). Unterlassung der Vorlegung macht cvilrechtlich verantwortlich (Art. 241 Al. 2) und straffällig. (Art. 249g Al. 2 H.-G.-B.)

Für die Aufstellung der Eisenbahnbilanzen kommen die Vorschriften der Art. 31 und 185a und c H.-G.-B. zur Anwendung. (Vgl. v. Strombeck in Goldschmidts Zeitschr. Bd. 28 S. 459 ff. und in Busch's Arch. Bd. 37 S. 1—33, Bd. 38 S. 15—107. Keyßner e. Bd. 32 S. 99—145. Löwenfeld, Recht d. Akt.-Ges. S. 409—506. Veit Simon, Bilanzen d. Akt.-Ges., Berlin 1886. Ring S. 256 ff. Renaud S. 494 ff. Primker S. 623. Endemann S. 620 ff. Kayser S. 29 ff. Esser S. 145 ff. v. Völderndorff S. 686. Entsch. d. R.-O.-H.-G. Bd. 12 S. 16 ff., Bd. 25 S. 326 ff. Reichsger. Bd. 4 S. 102 ff. Scheffler, Ueber Bilanzen, Vierteljahrsschr. f. Volkswirthschaft rc. Bd. 62 S. 8 ff.) Von besonderer Bedeutung für die Eisenbahnbilanzen ist die Vorschrift des Art. 185a Ziff. 3: „Anlagen und sonstige Gegenstände, welche nicht zur Weiterveräußerung, vielmehr dauernd zum Geschäftsbetriebe der Gesellschaft bestimmt sind, dürfen ohne Rücksicht auf einen geringeren Werth zu dem Anschaffungs- oder Herstellungspreise angesetzt werden, sofern ein der Abnutzung gleichkommender Betrag in Abzug gebracht oder ein derselben entsprechender Erneuerungsfonds in Ansatz gebracht wird.“ Diese Bestimmung macht das bereits vorher durch das Bedürfniß namentlich der Eisenbahngesellschaften beobachtete Verfahren der unterschiedslosen Gleich-

setzung des Werthes der Betriebsanlagen mit deren Selbstkostenpreisen (das System der s. g. „stabilen Konten" R.-O.-H.-G. Bd. 25 S. 317. Primker S. 623. Keyßner in Busch's Arch. Bd. 32 S. 133 ff. v. Strombeck eod. Bd. 37 S. 1 ff., Bd. 38 S. 15 ff.) zu einem gesetzlichen. Die Vorschrift wird in den Motiven in Betreff der Eisenbahnen damit gerechtfertigt, daß ein großer Theil der Eisenbahnanlagen als solcher überhaupt keinen Verkehrs- oder Veräußerungswerth hat, und der gemeine Werth, welchen einzelne Theile haben, für die Werthschätzung durchaus keinen Maßstab bietet; es müßten daher anderenfalls für sie völlig willkürliche, jeder festen Grundlage entbehrende Werthzahlen in die Bilanz eingerückt werden. Der Natur solcher, gleichsam einen eisernen Bestand bildenden Anlagen ꝛc. entspricht es ohne Rücksicht auf deren z. Z. vielleicht niedrigeren Werth, die für ihre Anschaffung oder Herstellung von der Gesellschaft aufgewendeten Beträge der Berechnung zu Grunde zu legen. (Mot. d. I. Entw. S. 180 f., 260 f. II. Entw. S. 172 (R.-O.-H.-G. Bd. 25 S. 322 f.). Es ist damit nicht das System der Betriebsbilanz eingeführt, sondern nur eine Vereinfachung der Vermögensbilanz zugelassen. (Veit Simon S. 210 ff. 232. Ring 261. 262. A. M. v. Strombeck a. a. O. Löwenfeld a. a. O.) Anlage ist hierbei jeder dauernd zum Geschäftsbetriebe bestimmte Gegenstand, welcher sich als im Zusammenhang mit den charakteristischen Zwecken der Eisenbahngesellschaft darstellt (Ring S. 179), also die Eisenbahn mit allem ihrem Zubehör und als einheitliches Ganzes. (Veit Simon S. 189 ff. Keyßner in Goldschm. Zeitschr. Bd. 24 S. 316.) Es ist quaestio facti, was unter dem Anschaffungs- und Herstellungspreise zu begreifen ist. Im Wesentlichen wird darunter das gesammte Bau-Konto der Eisenbahn zu verstehen sein, der Gesammtbetrag dessen, was zur Herstellung verwendet worden ist, nicht nur die effektiven Beträge für Grunderwerb, Bau und Beschaffung der Betriebsmaterialien, sondern auch Bauzinsen, Geldbeschaffungskosten, Kursverluste, verlorene Zinsen, Kosten f. d. Vorarbeiten, auch die fruchtlosen ꝛc. Der Selbstkostenpreis bestimmt sich nach der Summe, welche die Gesellschaft aufgewendet hat, um die Eisenbahn betriebsfertig herzustellen. (Ring S. 262 ff. 268. Veit Simon S. 189 ff. Scheffler S. 28 ff. R.-O.-H.-G. Bd. 25 S. 323. 324.) Ist mittelst der Ausgabe neuer Aktien, Obligationen, Aufwendungen aus den Betriebserträgen — abgesehen von bloßen Instandhaltungskosten — die Eisenbahnanlage vermehrt bezw. erweitert, so treten die verwendeten Beträge dem ursprünglichen Herstellungspreise zu, ebenso wie, falls ein Theil der Anlage veräußert wird, ein entsprechender Theil abgesetzt werden muß. Wird der Anschaffungs- oder Herstellungspreis durch Aufwendungen oder Anlagekapitalien vermehrt, welche an sich nicht Passiva sind, z. B. Gratiszuschüsse dritter, Subventionen à fonds perdu, unentgeltliche Terrainhergabe der Interessenten, Mitbenutzung von Einrichtungen, Kursgewinne, verfallene Kautionen und Konventionalstrafen, Betriebsreinerträge (Erweiterungsbauten, Betriebsüberschüsse während der Bauzeit ꝛc.), so dürfen sie demungeachtet nicht als vertheilungsfähige Ueberschüsse bei Aufstellung der Bilanz betrachtet werden, weil nur wirklich erzielte, nicht bloß rechnungsmäßige Gewinne zur Ausschüttung geeignet sind (Ring S. 264. Puchelt H.-G.-B. Bd. 1 S. 496. Primker in Endemanns Handbuch Bd. 1 S. 618. v. Strombeck in Busch's Arch. Bd. 38 S. 49 f. Veit Simon S. 192 ff.). Dasselbe ist in Betreff der amortisirten Obligationen oder Aktien der Fall. Wird auf der Aktivseite die Anlage weiter zum Selbstkostenpreise bewerthet, so ist auch behufs rechnungsmäßiger Ausgleichung das Aktien- und Obligationenkapital trotz Amortisation voll auf die Passivseite zu stellen. Aber auch wenn die Abschreibung erfolgt, darf der Ueberschuß nicht vertheilt werden. (Ring S. 264. A. M. Veit Simon S. 119. 120, der den Betrag der Amortisationen an sich als Gewinnüberschuß ansieht, welcher, soweit dies nicht durch ausdrückliche Bestimmung verboten, vertheilt werden muß. Ersterenfalls sei die von der Vertheilung zurückgehaltene Summe als Reservefonds zu betrachten).

Die Voraussetzung für die Zulassung des stabilen Anschaffungs- oder Herstellungspreises in der Bilanz ohne Rücksicht auf einen geringeren Werth ist aber die Erhaltung des ursprünglichen Zustandes bezw. Werthes der betr. Anlagen ꝛc.

nach erfolgter Genehmigung durch die Generalversammlung die Bilanz, sowie die Gewinn- und Verlustrechnung ohne Verzug in den hierzu bestimmten öffentlichen Blättern bekannt zu machen und zum

---

dadurch, daß ein der Abnutzung gleicher Betrag in Abzug gebracht, abgeschrieben (Veit Simon S. 196 ff.) oder ein derselben entsprechender Erneuerungsfonds in Ansatz gebracht wird (Veit Simon S. 205 ff.). Ueber die konzessionsmäßige Pflicht der Eisenbahngesellschaften zur Bildung eines Erneuerungs- bezw. Reservefonds s. Abschn. III § 16 S. 121 und Anm. 93. Veit Simon S. 206 ff. Weil der Erneuerungsfonds lediglich eine Form für die richtige Inventarisirung und bilanzmäßig angemessene Bewerthung gewisser Vermögensstücke bietet, d. h. den Abnutzungsbetrag derselben darstellt, kann auch von bilanzmäßigem Reingewinn nicht vor seiner Dotirung die Rede sein. Die betr. Aktiva erscheinen erst nach der Rücklage in den Fonds in ihrem gesetzlich zugelassenen Werthe (Ring S. 265).

Werden in Gemäßheit der vorstehenden Vorschriften dauernd zum Geschäftsbetriebe der Gesellschaft bestimmte Gegenstände unter Zugrundelegung des Anschaffungs- oder Herstellungspreises zu einem Betrage angesetzt, welcher den Werth übersteigt, mit welchem sie in der Bilanz des letzten Geschäftsjahres vor dem 1. Oktober 1883 enthalten sind, so dürfen hierauf beruhende Dividenden nur unter Beobachtung der Vorschriften gezahlt werden, welche für eine Herabsetzung des Grundkapitals maßgebend sind (s. § 7 Alin. 3 Ges. v. 18. Juli 1884.)

Die Kosten der Organisation und Verwaltung dürfen nicht als Aktiva, müssen vielmehr ihrem vollen Betrage nach in der Jahresrechnung als Ausgabe erscheinen. (Veit Simon S. 192. Primker S. 621. Scheffler S. 39. Ring S. 266—268.) Zu den Organisationskosten sind zunächst die in Gemäßheit des Art. 175b Al. 3 festgesetzten Gründungsentschädigungen und Belohnungen zu rechnen. Dahin gehören die Vergütigungen, welche die Eisenbahngesellschaft für die von den Gründern vorgenommenen Vorarbeiten bei Eisenbahnen, Organisation des Betriebs, Maklerprovisionen für den Grunderwerb gewährt hat. Auch das R.-O.-H.-G. rechnet unter die Organisationskosten die Kosten für die Ingangsetzung des Betriebs und für deren Vorbereitung bezw. diejenigen Generalkosten, welche, wenn nicht schon vorher gemacht, die Eisenbahngesellschaft behufs der Bauausführung selbst machen müßte, wie für Vorarbeiten, Tracirungen &c. (Primker S. 622. R.-O.-H.-G. Bd. 20 S. 217.) Auf die Kosten der Betriebsorganisation sind die Organisationskosten jedenfalls nicht beschränkt. (Auerbach, Akt.-Ges. S. 282. 284 f. Renaud S. 560. v. Völderndorff S. 695. Keyßner S. 243. Ring S. 267.) Es sind daher auch dahin zu rechnen die Gebühren für den Entwurf der Statuten und Projekte, für gerichtliche und notarielle Beurkundungen, Eintragungen in d. Handelsregister und Veröffentlichungen, Druckkosten, Stempel.

Der Betrag des Gesammtkapitals der Eisenbahn-Aktiengesellschaft und der Betrag eines jeden Reserve- und Erneuerungsfonds sind unter die Passiva aufzunehmen.

Unter Gesammtkapital ist das emittirte Nominalkapital zu verstehen, nicht das etwa geringere, erlöste Effektivkapital (Makower S. 20 Anm. 48. Kayser S. 30 Anm. 12), unter Reserve- und Erneuerungsfonds nicht bloß der gesetzliche, sondern jeder sonstige durch Statut, Konzession &c. vorgeschriebene.

Der aus der Vergleichung sämmtlicher Aktiva und sämmtlicher Passiva sich ergebende Gewinn oder Verlust muß am Schlusse der Bilanz besonders angegeben werden. Ueber die Bilanz bei der Liquidation s. Abschn. XII (Art. 205 H.-G.-B.).

Im Übrigen werden die Grundsätze, nach welchen die Bilanz aufzunehmen ist und deren Prüfung zu erfolgen hat, durch den Gesellschaftsvertrag bestimmt. (Art. 185c Al. 2 H.-G.-B.)

Handelsregister einzureichen.[154]) Der Vorstand hat die gesetzlich und statutarisch vorgeschriebenen Reservefonds zu bilden,[155]) ihm liegt die Pflicht zur Anzeige bei Verminderung des Grundkapitals um die Hälfte ob. Erreicht der Verlust, welcher aus der Jahresbilanz oder einer im Laufe des Geschäftsjahres aufgestellten Bilanz sich ergiebt, die Hälfte des Grundkapitals, so muß der Vorstand unverzüglich die Generalversammlung berufen und dieser davon Anzeige machen.[156])

---

[154]) Art. 239b resp. Art. 185c und 249g H.-G.-B. § 7 Al. 1. Gesetz v. 18. Juli 1884. Nicht der ganze Entlastungsbeschluß der Generalversammlung ist zu veröffentlichen. Es genügt, wenn aus der Veröffentlichung hervorgeht, daß die Bilanz von der Generalversammlung genehmigt ist. Auch bedarf es nicht einer Eintragung der Bilanz in das Handelsregister und einer Veröffentlichung durch das Handelsgericht.

[155]) Art. 239b resp. Art. 185b H.-G.-B.: „Zur Deckung eines aus der Bilanz sich ergebenden Verlustes ist ein Reservefonds zu bilden; in denselben ist einzustellen: 1. von dem jährlichen Reingewinne mindestens der zwanzigste Theil so lange, als der Reservefonds den zehnten oder den im Gesellschaftsvertrage bestimmten höheren Theil des Gesammtkapitals nicht überschreitet; 2. der Gewinn, welcher bei Errichtung der Gesellschaft oder einer Erhöhung des Gesammtkapitals durch Ausgabe der Aktien für einen höheren als den Nominalbetrag erzielt wird." Dieser gesetzliche Reservefonds (Zwangsreservefonds: Veit Simon S. 135 ff.) ist lediglich zur Deckung eines aus der Bilanz (sc. Jahresbilanz) sich ergebenden Verlustes an Grundkapital, nicht aber zu anderen Zwecken bestimmt. (Ring S. 274). Jede andere Verwendung ist gesetzwidrig und verboten. Er muß also besonders und neben dem im Art. 185a Ziff. 3 als Aequivalent für Abnutzungen normirten Erneuerungsfonds oder sonstigen für außerordentliche Ausgaben durch Statut ꝛc. geschlossenen Reservefonds (s. Abschn. III § 16 S. 121 und Anm. 93) gebildet und gegebenen Falls zur Deckung des laut der Bilanz ersichtlichen Verlustes verwendet werden (v. Völderndorff S. 701. Veit Simon S. 136. A. M. Ring S. 273. 274). Für die Einlagen enthält das Gesetz nur die Minimalgrenzen, welche bei Bildung dieses gesetzlichen Reservefonds innegehalten werden müssen. Der Gesellschaftsvertrag kann darüber hinausgehen; ohne eine solche stastutarische Bestimmung braucht sich der Aktionär eine höhere Dotirung nicht gefallen zu lassen. (Entsch. des R.-O.-H.-G. Bd. 11 S. 125 ff., Bd. 19 S. 141 ff.) Das Gesammtkapital, nach welchem sich das Zehntel oder die höhere statutarische Quote berechnet, ist der Nominalbetrag sämmtlicher Aktien (v. Völderndorff A.-G. S. 705). Abgesehen von dem zwanzigsten Theile des Reingewinns fließt in den Fonds der ganze Gewinn bei einer Ueberpari-Emission. (Art. 175a. 209a Ziff. 2 Art. 180h Al. 2 Art. 215a H.-G.-B.) Das Agio fällt auch dann dem Reservefonds zu, wenn die gesetzliche oder statutarische Höchstgrenze Ziff. 1) erreicht ist. (Ring S. 273.) Eine besondere Anlegung und Verwaltung ist vom Gesetze nicht verlangt und nicht erforderlich. Löwenfeld A.-G. S. 448. A. M. Keyßner A.-G. S. 225 f. Renaud A.-G. S. 760. Ob der Fonds nur ein buchmäßiger oder besonders anzulegen ist, hängt vom Statut ab. Mangels statutarischer Bestimmung unterliegt die Art der Anlegung dem Ermessen der Gesellschaft. Dasselbe gilt in Betreff der Zinsen des Fonds, welche im Zweifel der Gesellschaft zufließen und als Dividende zu vertheilen sind. Aus dem Grundkapitale — wie dies bei einzelnen Eisenbahngesellschaften vorgekommen — darf der Reservefonds nicht gebildet werden (Veit Simon S. 69 f. Ring S. 275. A. M. Scheffler S. 29. v. Strombeck in Goldschmidt's Zeitschr. Bd. 28 S. 471 f.)

[156]) Art. 240 Al. 1 H.-G.-B. Der Bilanzverlust wird gegen das volle statutarische Grundkapital abgewogen. Erreicht er dessen Hälfte, so muß der Vor-

Sobald Zahlungsunfähigkeit eintritt, muß der Vorstand die Eröffnung des Konkurses beantragen; dasselbe gilt, wenn aus der Jahresbilanz oder einer im Laufe des Geschäftsjahres aufgestellten Bilanz sich ergiebt, daß das Vermögen nicht mehr die Schulden deckt.[157])

c. Ist die Auflösung der Gesellschaft beschlossen, so muß sie, wenn sie nicht eine Folge des eröffneten Konkurses ist, durch den Vorstand in das Handelsregister angemeldet und bekannt gemacht werden.[158]) Auch die Liquidation geschieht durch den Vorstand, wenn nicht dieselbe durch den Gesellschaftsvertrag oder einen Beschluß der Generalversammlung an andere Personen übertragen wird. Die Anmeldung der ersten Liquidatoren zur Eintragung in das Handelsregister hat gleichfalls durch den Vorstand zu geschehen.[159]) Bei Fusionirung (Vereinigung) der Gesellschaft mit einer anderen hat der Vorstand die Ausführung der getrennten Verwaltung des Vermögens der aufzulösenden Gesellschaft bis zur Befriedigung oder Sicherstellung der Gläubiger derselben zu bewirken und zu überwachen.[160])

2. Die gerichtliche und außergerichtliche Vertretung der Gesellschaft liegt dem Vorstande ob.[161]) Der Vorstand muß für die Gesellschaft überall da handelnd auftreten, wo dieselbe ihre Rechte wahren und Verbindlichkeiten eingehen will. Er ist der gesetzliche Repräsentant der Gesellschaft und handelt unter Angabe seiner Stellung präsumtiv im Namen derselben, ohne daß er hierzu einer besonderen Legitimation oder Vollmacht bedarf. Die Vertretung ist eine aktive und passive.

a. In Betreff der gerichtlichen Vertretung erstreckt sie sich auf alle Akte der streitigen und freiwilligen Gerichtsbarkeit nach Maß-

---

stand unverzüglich die Generalversammlung berufen. Hierzu sind sämmtliche Vorstandsmitglieder gesetzlich verpflichtet. Verletzung dieser Pflicht macht die Mitglieder civilrechtlich haftpflichtig (Art. 241 Al. 2) und straffällig (Art. 249g Al. 2 H.-G.-B.). Bei Berufung der Generalversammlung muß der Zweck veröffentlicht werden. Esser II A.-G. S. 153. Ring S. 544. 545.

[157]) Art. 240 Al. 2 H.-G.-B. s. Abschn. XII. Bestimmungen über das Verfahren im Konkurse der Aktiengesellschaft s. R.-K.-O. §§ 193. 194. Strafvorschriften § 214 l. c. Civilrechtliche Haftung des Vorstandes Art. 241 Al. 2 H.-G.-B. Strafandrohung Art. 249c Ziff. 2.

[158]) Art. 243 H.-G.-B. s. über Auflösung (Liquidation) der Eisenbahngesellschaft Absch. XII.

[159]) Art. 244—249d H.-G.-B. s. Abschn. XII.

[160]) Art. 247 H.-G.-B. (Ziff. 3. 4) s. über Fusion der Eisenbahngesellschaft Abschn. XII.

[161]) Art. 227 Al. 1 H.-G.-B. s. oben S. 242 und Anm. 71 ff. — abgesehen von den Fällen der Art. 123. 194. 195 H.-G.-B. s. Anm. 135—137.

gabe des geltenden Prozeßrechts.[162]) Der Vorstand ist auch in Gemeinschaft mit dem Aufsichtsrath passiv legitimirt, wenn ein Beschluß der Generalversammlung wegen Verletzung des Gesetzes oder des Gesellschaftsvertrages als ungültig im Wege der Klage angefochten wird.[163]) Ihm liegt es ob, die gesetzlich erforderlichen Anmeldungen in Gesellschaftsangelegenheiten zum Handelsregister zu bewirken, wie überhaupt den gesammten Verkehr der Gesellschaft mit den Gerichten zu besorgen.[164])

---

[162]) Ist der Vorstand eingetragen, so kann seine Legitimation von Dritten auch dann nicht angefochten werden, wenn die Bestellungshandlung mit Mängeln behaftet sein sollte (v. Völderndorff A.-G. S. 624. Erk. des R.-O.-H.-G. vom 21. Jan. 1876. Entsch. Bd. 20 S. 208). Der frühere Art. 232 H.-G.-B.: „Eide Namens der Gesellschaft werden durch den Vorstand geleistet" ist fortgefallen. Für bürgerliche Rechtsstreitigkeiten ist dieser Satz durch die §§ 435 ff. der C.-P.-O. ersetzt worden, und für die durch die C.-P.-O. nicht betroffenen Fälle genügt die Vorschrift des Art. 227 Al. 1 H.-G.-G., d. h. auch in diesen hat der Vorstand die Eide zu leisten. Vgl. Kayser S. 124 Renaud S. 597. R.-O.-H.-G. Bd. 9 S. 16 f. Strieth. Arch. Bd. 34 S. 111. Ring S. 502. Die Zu- und Zurückschiebung des Eides an den Vorstand ist nur dann zulässig, wenn der Eid Handlungen oder Wahrnehmungen der gegenwärtigen oder früheren Repräsentanten des Vorstandes bezw. der sonstigen Vertreter oder Rechtsvorgänger der Gesellschaft betrifft. (§ 435 Al. 1 C.-P.-O.) Die Erklärung über den Eid, wie die Zu- und Zurückschiebung von Eiden, ist als Prozeßhandlung vom Vorstande vorzunehmen. Wer für den Vorstand den Eid zu leisten hat, hängt von der Zeit der Eidesleistung ab (§ 433 Al. 1. 3 C.-P.-O.). Ist die Gesellschaft zur Eidesleistung geladen, so haben die schwurpflichtigen Vorstandsmitglieder zu erscheinen und sich als solche auszuweisen (Behrend, H.-R. Bd. 1 S. 526). Eine vorgängige Bezeichnung durch den Deferenten ist nicht erforderlich (v. Wilmowski-Levy, C.-P.-O. 4 A. S. 576. A. M. Gaupp C.-P.-O. Bd. 2 S. 389). Besteht der Vorstand aus mehreren Personen, so finden die Normen der §§ 434. 436 Anwendung. — Da der Vorstand die Gesellschaft im Prozesse vertritt, so kann ihm nur der Eid angetragen, er aber nicht über die im Prozesse streitigen Thatsachen als Zeuge vernommen werden (Erk. d. Reichsger. v. 1. Oktober 1880. Entsch. Bd. 2 S. 400. v. Völderndorff A.-G. S. 625. A. M. Ring S. 502).

Für Zustellungen in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten ist an die Stelle des früheren Art. 235 H.-G.-B. der § 157 der C.-P.-O. getreten. In diesen wie auch in anderen Fällen genügt bei mehreren gesetzlichen Vertretern sowie bei mehreren Vorstehern die Zustellung an einen derselben. Werden sie im Geschäftslokale während der gewöhnlichen Geschäftsstunden nicht angetroffen oder sind sie an der Annahme verhindert, so kann die Zustellung an einen dort anwesenden Beamten oder Bediensteten bewirkt werden. § 169 Al. 1 C.-P.-O. s. noch §§ 166. 167. 169 Al. 2 H.-G.-B. Kayser S. 126. v. Völderndorff, A.-G. S. 625. Ring S. 503.

[163]) Art. 222. Art. 190a. 190b. H.-G.-B. s. oben S. 241 und Anmerkung 70a.

[164]) Art. 210. 212. 240. 243. 244. 247 H.-G.-B. Eintragungen jeder Art, Veräußerung von Grundstücken rc. (Auflassung) in die Grundbücher und Löschungen in denselben zu bewilligen, Wiederveräußerungen vorzunehmen (s. jedoch in Betreff der Genehmigung zur Veräußerung von Grundstücken: Abschn. II § 12 S. 42 Anm. 10 und Abschn. V S. 286), Vergleiche zu schließen, Streitigkeiten schiedsrichterlicher Entscheidung zu unterwerfen. Schrötter, Eisenbahnr. S. 207.

b. Die außergerichtliche Vertretung des Vorstandes umfaßt den gesammten Geschäftsverkehr derselben, soweit nicht einzelne Befugnisse ausdrücklich durch Gesetz oder Statut anderen Gesellschaftsorganen zugewiesen sind. Das Verhältniß zwischen dem Vorstande und Dritten, mit welchen der Vorstand außergerichtlich verkehrt und kontrahirt, ist dahin geregelt, daß lediglich die Gesellschaft durch die vom Vorstande in ihrem Namen geschlossenen Rechtsgeschäfte berechtigt und verpflichtet wird.[165]) Nicht der Vorstand als solcher wird verpflichtet und regreßpflichtig, sondern die Gesellschaft wird direkt verpflichtet, so daß alle Pflichten und Rechte aus den Geschäften des Vorstandes auf sie unmittelbar übergehen. Die Mitglieder des Vorstandes sind aus den von ihnen im Namen der Gesellschaft vorgenommenen Rechtshandlungen Dritten gegenüber für die Verbindlichkeiten der Gesellschaft persönlich nicht verpflichtet.[166]) Der Gesellschaft gegenüber ist zwar der Vorstand an die ihm durch Statut oder Vertrag etwa auferlegten Beschränkungen gebunden. Dritten gegenüber ist aber eine Ueberschreitung der Befugnisse und Beschränkungen seitens des Vorstandes ohne rechtliche Wirkung.[167])

3. Die Geschäftsleitung des Vorstandes erstreckt sich, wie die Vertretung, nach Innen und Außen auf den gesammten Geschäftsverkehr der Gesellschaft, von der Gründung bis zur Auflösung bezw. Fusionirung.[168]) Der Vorstand hat die Dienstführung und die Thätigkeit sämmtlicher Organe der Gesellschaft, der Oberbeamten, Beamten, Arbeiter, Dienststellen, auch der Mitglieder des Vorstandes selbst zu regeln und zu überwachen, für die angemessene und zweckentsprechende Ausführung aller Geschäfte des innern und äußern Geschäftsverkehrs Sorge zu tragen, Unregelmäßigkeiten abzustellen und nach Erforderniß selbst einzugreifen. Die Mitglieder des Vorstandes haben bei ihrer Ge-

---

[165]) Art. 230 H.-G.-B. s. Anm. 142 S. 265. v. Völderndorff S. 624. 625. Primker a. a. O. S. 575. Puchelt S. 474.

[166]) Art. 241 Al. 1 H.-G.-B., vorausgesetzt, daß sie innerhalb der Grenzen ihrer Befugnisse gehandelt haben. Ueber die Folgen, wenn diese Grenzen überschritten worden sind, insbesondere auch, wenn bei Kollektivvertretung einzelne Vorstandsmitglieder Handlungen für die Gesellschaft vorgenommen haben: s. Renaud S. 618. Puchelt H.-G.-B. Bd. 1 S. 499. v. Hahn H.-G.-B. Bd. 1 S. 745. Keyßner H.-G.-B. S. 231. Ring S. 549 f.

[167]) Art. 231 H.-G.-B s. Anm. 143a. 144 S. 266. Es ist unerheblich, ob der Dritte um die Beschränkung gewußt hat (Ring S. 517) — außer im Falle doloser Kollusionen des Dritten mit dem Vorstande (Ring S. 518).

[168]) Art. 209h ff. — 227 ff. — 243. 244 ff. H.-G.-B.

schäftsführung die Sorgfalt eines ordentlichen Geschäftsmannes anzuwenden.[169]) Dem Vorstande ist speziell die Befugniß und Verpflichtung zugewiesen, die Generalversammlung der Aktionäre zu berufen, soweit nicht nach dem Gesetz oder dem Gesellschaftsvertrage auch andere Personen dazu befugt sind. Die Generalversammlung muß außer den im Gesetz oder im Gesellschaftsvertrage ausdrücklich bestimmten Fällen berufen werden, wenn es im Interesse der Gesellschaft erforderlich erscheint.[170])

II. Das Gesetz hat den Mitgliedern des Vorstandes, welche ihre Obliegenheiten verletzen, eine weitgehende Schadensersatzpflicht gegenüber der Gesellschaft und deren Gläubigern auferlegt,[171]) sowie auch eine umfassende strafrechtliche Verantwortlichkeit.[172])

III. Der Geschäftskreis und die Befugnisse der Bevollmächtigten und Beamten, welchen der Betrieb von Geschäften der Gesellschaft, sowie die Vertretung derselben in Bezug auf diese Geschäftsführung zugewiesen ist, bestimmen sich nach der ihnen ertheilten Vollmacht. Sie erstreckt sich im Zweifel auf alle Rechtshandlungen, welche die Ausführung derartiger Geschäfte gewöhnlich mit sich bringt.[173])

C. Der Aufsichtsrath.

Der Geschäftskreis des Aufsichtsraths als desjenigen Gesellschaftsorganes, welchem die Kontrole und Aufsichtsführung über den Vorstand und, soweit der Geschäftsbetrieb der Gesellschaft auch noch durch

---

169) Art. 241 Al. 2 H.-G.-B.

170) Art. 236 Al. 1 H.-G.-B. s. S. 238 und Anm. 64. 65. Nicht die einzelnen Mitglieder, sondern der Vorstand — nach Maßgabe des Statuts — hat die Generalversammlung zu berufen, also liegt diese Pflicht im Zweifel sämmtlichen Mitgliedern ob. Das Statut kann hiermit, wie jeden Dritten, so auch jedes Vorstandsmitglied betrauen. Pflichtwidrige Unterlassung der Einberufung macht haftbar. (Art. 241 Al. 1 H.-G.-B.)

171) Art. 241 Al. 3—5 H.-G.-B. s. auch Art. 226 Al. 2. Art. 247 Ziff. 3 H.-G.-B. Mitglieder, welche ihre Obliegenheiten verletzen, haften der Gesellschaft solidarisch für den dadurch entstandenen Schaden. Insbesondere sind sie in den Fällen des Artikels 226 Ziff. 1 bis 5, (s. Anm. 151 S. 267) sowie in dem Falle einer nach der Zahlungsunfähigkeit oder Ueberschuldung der Gesellschaft (Art. 240 Abs. 2 s. Anm. 156. 157 S. 271 f. und Abschn. XII) geleisteten Zahlung zum Ersatze verpflichtet. In diesen Fällen kann der Ersatzanspruch auch von den Gläubigern der Gesellschaft, soweit sie von dieser ihre Befriedigung nicht erlangen können, selbstständig geltend gemacht werden. Die Ersatzpflicht wird ihnen gegenüber dadurch nicht aufgehoben, daß die Handlung auf einem Beschlusse der Generalversammlung beruht. Die Ersatzansprüche verjähren in fünf Jahren.

172) Art. 249. 249a—d. 249g H.-G.-B.

173) Art. 235. Art. 47 H.-G.-B. s. oben S. 246 und Anm. 90 ff.

andere Organe und Beamten der Gesellschaft bewirkt wird, auch über diese obliegt, erstreckt sich sowohl auf die Gründung, wie auch auf die laufende Geschäftsführung und die Auflösung der Gesellschaft. In allen drei Phasen ist seine Thätigkeit vorwiegend eine prüfende und kontrolirende, wenngleich ihm gesetzlich auch exekutive Verwaltungsfunktionen übertragen sind[173a]) und durch Statut überwiesen werden können.[173b])

1. Bei der Gründung hat der Aufsichtsrath gemeinschaftlich mit dem Vorstande den Hergang derselben zu prüfen. Seine Prüfung hat sich auf die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben zu erstrecken, welche rücksichtlich der Zeichnung und Einzahlung des Grundkapitals sowie auf etwaige besondere Begünstigungen von Aktionären und Gründern gemacht sind. Der Aufsichtsrath hat unter Darlegung aller dieser Umstände der Generalversammlung schriftlich Bericht zu erstatten und auf Grund des Berichts sich über die Ergebnisse dieser Prüfung in der konstituirenden Generalversammlung zu erklären.[174]) Ihm liegt ferner gemeinschaftlich mit dem Vorstande die Pflicht ob, bei der Anmeldung des Gesellschaftsvertrages zum Handelsregister die Erklärung abzugeben, daß auf jede Aktie der eingeforderte Betrag baar eingezahlt und im Besitze des Vorstandes ist.[174a]) Er hat die Anmeldung des Gesellschaftsvertrages entweder vor dem Handelsgerichte gemeinsam mit dem Vorstande zu unterzeichnen oder in beglaubigter Form miteinzureichen.[175])

2. Der Aufsichtsrath hat den Vorstand bei seiner Geschäftsführung in allen Zweigen der Verwaltung zu überwachen und zu dem Zwecke sich von dem Gange der Angelegenheiten der Gesellschaft zu unterrichten.[175a]) Er hat in gleicher Weise wie der

---

[173a]) Kayser S. 114. Ring S. 315 f. 489. Art. 209 f. 220 (180 Al. 2). Art. 222 (190a Al. 2), 222a Al. 2, 223 Al. 3 (194), 225 Al. 2, 225a Al. 1, 226 Al. 2, 247 Ziff. 3, 234. 244 Al. 2 und 4.

[173b]) Art. 225 Al. 3 H.-G.-B. Darnach kann der Aufsichtsrath zugleich mit den Funktionen eines Verwaltungsraths ausgestattet oder er kann auch in zwei Abtheilungen zerlegt werden, von denen die eine als Verwaltungsrath dem Vorstande in der Verwaltung mitwirkend zur Seite steht, die andere dagegen nur die Geschäftsführung des Vorstandes beaufsichtigt, und diese Abtheilungen können in ihrer Thätigkeit mehr oder weniger ineinandergreifen (Mot. S. 220. Kayser S. 114. Ring S. 315. 316).

[174]) Art. 209h. 210a Al. 3 H.-G.-B. s. Anm. 149. 149a S. 267.

[174a]) Art. 210 Al. 3 H.-G.-B. s. Anm. 149b S. 267.

[175]) Art. 210 Al. 4 H.-G.-B. s. Anm. 149b S. 267.

[175a]) Art. 225 H.-G.-B.

Vorstand die Verpflichtung, das Grundkapital der Gesellschaft intakt zu erhalten[175b]) und auf die gesetzliche und statutenmäßige Bildung des Reserve- und Erneuerungsfonds hinzuwirken.[175c]) Er kann jederzeit über die Gesellschaftsangelegenheiten Berichterstattung von dem Vorstande verlangen und selbst oder durch einzelne von ihm zu bestimmende Mitglieder die Bücher und Schriften der Gesellschaft einsehen, sowie den Bestand der Gesellschaftskasse und die Bestände an Effekten, Handelspapieren und Vorräthen untersuchen. Er hat die Jahresrechnungen, die Bilanzen und die Vorschläge zur Gewinnvertheilung zu prüfen und darüber der Generalversammlung der Aktionäre Bericht zu erstatten.[176]) Nur mit seiner Zustimmung kann, sofern nicht durch Statut oder Generalversammlungsbeschluß ein Anderes bestimmt ist, der Vorstand einen Prokuristen bestellen.[177])

Der Aufsichtsrath hat eine Generalversammlung zu berufen, wenn dies im Interesse der Gesellschaft erforderlich ist.[178]) Er ist auch ermächtigt, gegen den Vorstand Prozesse zu führen, welche die Generalversammlung beschließt. Handelt es sich um die Verantwortlichkeit der Mitglieder des Aufsichtsraths, so kann dieser ohne und selbst gegen den Beschluß der Generalversammlung gegen den Vorstand klagen.[179])

Weitere Obliegenheiten des Aufsichtsraths werden durch den Gesellschaftsvertrag oder durch die Generalversammlung bestimmt.[180]) Diese kann dem Aufsichtsrathe das Recht übertragen, den Vorstand oder einzelne Mitglieder des Vorstandes, Bevollmächtigte und Beamte der Gesellschaft zu bestellen, ihre Dienstverträge abzuschließen und ihre Bestellung zu widerrufen; ferner die Befugniß, dem Vorstande den Betrieb von Geschäften im Handelszweige der Gesellschaft sowie die Theilnahme an einer anderen gleichartigen Gesellschaft zu erlauben oder zu verbieten.[181])

[175b]) Art. 226 H.-G.-B. s. oben S. 267 u. Anm. 151.

[175c]) s. Anm. 155 S. 271.

[176]) Art. 225 Al. 1. Art. 239 H.-G.-B.

[177]) Art. 234 H.-G.-B. s. Anm. 147 S. 266 und oben S. 245.

[178]) Art. 225 Al. 2 H.-G.-B. s. Anm. 170 S. 275.

[179]) Art. 194. 223 H.-G.-B. Spezialvollmacht ist nicht erforderlich. Zustellungen können an jedes Mitglied des Aufsichtsraths erfolgen. Die Kosten trägt die Gesellschaft. Wenn die Gesellschaft gegen die Mitglieder des Aufsichtsraths einen Prozeß zu führen hat, so wird sie durch Bevollmächtigte vertreten, welche in der Generalversammlung gewählt werden. Falls aus irgend einem Grunde das gehindert wird, kann das Handelsgericht auf Antrag die Bevollmächtigten ernennen (Art. 195 H.-G.-B.).

[180]) Art. 225 Al. 3.

[181]) Art. 232. 196a H.-G.-B. s. Anm. 132 S. 158 Anm. 145 S. 266. Letztere Befugniß kann auch durch Statut dem Aufsichtsrath übertragen sein.

Die Mitglieder des Aufsichtsraths können anderen Personen die Ausübung ihrer Obliegenheiten nicht übertragen.[182]) Sie haben bei Erfüllung derselben die Sorgfalt eines ordentlichen Geschäftsmannes anzuwenden.[183])

3. Bei der Auflösung der Gesellschaft und der Liquidation derselben hat der Aufsichtsrath die Geschäftsführung der Liquidatoren in gleicher Weise zu überwachen, wie vorher die des Vorstandes. Nur ist die Bestellung von Prokuristen seitens der Liquidatoren nicht an die Zustimmung des Aufsichtsraths gebunden.[184]) Der Aufsichtsrath kann die Ernennung von Liquidatoren durch die Richter beantragen.[185])

Bei der Auflösung der Eisenbahn-Gesellschaft durch Vereinigung derselben mit einer anderen Eisenbahn-Gesellschaft (Fusion) haben die Mitglieder des Aufsichtsraths ebenso wie die des Vorstandes für die getrennte Verwaltung des Vermögens der aufzulösenden Gesellschaft bis zur Befriedigung oder Sicherstellung der Gläubiger Sorge zu tragen.[186])

4. Auch die Mitglieder des Aufsichtsraths sind wie die des Vorstandes für die Verletzung dieser Obliegenheiten durch das Gesetz nicht nur civilrechtlich schadensersatzpflichtig,[187]) sondern zugleich strafrechtlich verantwortlich.[188])

---

[182]) Art. 225 Al. 4 H.-G.-B. Damit ist den Mitgliedern des Aufsichtsraths nicht verboten, daß innerhalb des Aufsichtsraths bestimmte Funktionen einem Einzelnen oder einem engeren Ausschuß delegirt werden oder daß sie sich in geeigneten Fällen sachverständiger Hülfe, z. B. eines Bücherrevisors, bedienen. Dagegen ist es unzulässig, daß der Einzelne sich in Erfüllung der ihm obliegenden Pflichten, der ihm gesetzlich, statutenmäßig aber nach der Geschäftsordnung obliegenden Geschäfte, namentlich Berathungen und Beschlußfassungen durch einen Andern vertreten läßt und diesen mit Instruktion versieht. Es kommt nicht darauf an, ob die Uebertragung an einen außerhalb der Gesellschaft Stehenden oder an ein anderes Mitglied des Aufsichtsraths erfolgt (Mot. I. Entw. S. 157. 227. II. Entw. S. 150. A. M. Ring S. 319).

[183]) Art. 226 Al. 1. Dieses Maaß der Sorgfalt darf durch besondere Abreden zwar erhöht, nicht aber vermindert werden. (Kayser S. 119. Ring S. 372.) Ueber die Beweislast entscheidet richterliches Ermessen.

[184]) Art. 244a Al. 2 H.-G.-B. s. Anm. 177 S. 277 f. über die Auflösung (Liquidation) Abschn. XII.

[185]) Art. 244 Al. 2 H.-G.-B. s. Abschn. XII.

[186]) Art. 247 Ziff. 3. 4 H.-G.-B. Anm. 160 S. 272. s. über die Fusion Abschn. XII.

[187]) Art. 213c. 223. 225. 225a. Art. 226 Al. 2. Art. 247 Ziff. 3. H.-G.-B. s. Anm. 171 S. 275.

[188]) Art. 249. 249a—d. 249g. s. Anm. 172 S. 275.

Abschnitt V.

Der Eisenbahn-Grunderwerb.

Theil a. Der freiwillige Grunderwerb.

§ 19. Allgemeine Grundsätze.

1. Sobald die Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte und der Bauplan auf Grund der speziellen Vorarbeiten geprüft und genehmigt ist,[1]) wird zur Ausführung der Eisenbahn geschritten.[2])

Die Ausführung zerfällt in zwei Abschnitte: Erwerb des zum Eisenbahnbau erforderlichen Grundeigenthums: Eisenbahngrunderwerb (Abschnitt V), und Herstellung der zum Betriebe erforderlichen Bauten: Eisenbahnbau (Abschnitt VI).

Der Eisenbahn-Grunderwerb ist ein freiwilliger oder erzwungener. Der Eisenbahn-Unternehmer kann den zum Bahnbau erforderlichen Grund und Boden sich entweder durch freiwillige, gütliche Uebereinkunft mit den Eigenthümern, mithin durch freihändige Erwerbsverträge verschaffen oder zwangsweise durch Geltendmachung des ihm verliehenen Enteignungsrechts.[3]) Denn damit dem Eisenbahn-Unternehmer bei dem Erwerbe des zum Bahnbau nöthigen Grundeigenthums von den Eigenthümern und dinglich Berechtigten nicht willkürlich Hindernisse bereitet werden, welche die Ausführung

---

[1]) Abschn. III § 16 S. 147—155.

[2]) Und zwar bei Privateisenbahnen in den konzessionsmäßig vorgeschriebenen Fristen s. Abschn. III § 16 S. 119 und Anm. 82. 83; für die Staatseisenbahnbauten wird die schleunige Inangriffnahme und Fertigstellung durch interne Verwaltungsverfügungen geregelt (s. Absch. III § 15 S. 84. 85).

[3]) Abschn. III § 16 S. 97 und Anm. 23. Abschn. V Th. b.

der Bahn erschweren, unmöglich machen oder zu unverhältnißmäßigen Aufwendungen führen, wird ihm ex lege zugleich mit der Konzession aus Gründen des öffentlichen Wohles das Enteignungsrecht, d. h. das Recht der Entziehung oder Beschränkung des Grundeigenthums oder der Rechte am Grundeigenthum gegen vollständige Entschädigung nach Maßgabe des Gesetzes gewährt.

Die Fassung des § 8 Absatz 1 [4]) des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838:

„Für den Fall, daß über den Erwerb der für die Bahnanlage nothwendigen Grundstücke eine Einigung mit den Grundbesitzern nicht zu Stande kommt, wird der Gesellschaft das Recht zur Expropriation, welchem auch die Nutzungsberechtigten unterworfen sind, verliehen."

läßt es freilich zweifelhaft erscheinen, ob nicht das Enteignungsrecht ein nur subsidiär und bedingungsweise verliehenes sein soll, derartig, daß es erst dann ausgeübt werden darf, wenn eine gütliche Einigung mit den Grundbesitzern nicht möglich ist. Allein abgesehen davon, daß es an jeder gesetzlichen Bestimmung fehlt, von welcher Instanz und nach welchen Normen eine Entscheidung darüber getroffen werden soll, ob der Versuch einer gütlichen Einigung gehörig gemacht worden sei, würde dadurch die Ausführung von Eisenbahnbauten gefährdet oder unmöglich gemacht werden. Es würde alsdann in jedem einzelnen Falle dem Unternehmer der zumeist undurchführbare Beweis obliegen, daß er das erforderliche Terrain im Wege gütlicher Vereinbarung mit den Grundbesitzern nicht habe erlangen können. Daher ist die in Rede stehende Gesetzesvorschrift von der Theorie und Praxis überein-

---

[4]) Es ist streitig, ob § 8 Abs. 1 des Eisenb.-Ges. v. 3. Novbr. 1838 durch § 23 des Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874 aufgehoben bezw. ersetzt sei. Rönne (Erg. 6. A. Bd. 4 S. 362 und Preuß. Staatsr. 4. A. Bd. 2 S. 106) nimmt dies nach dem Gange der legislatorischen Verhandlungen an. Das Enteignungsrecht, welches § 8 Abs. 1 Eisenb.-Ges. den Eisenbahnen gesetzlich verliehen habe, sei gemäß § 23 Enteign.-Ges. in gleicher Weise als fortbestehend zu erachten (vgl. auch G. Meyer in Berend's Zeitschr. Bd. 8 S. 561 ff. — unentschieden Dalcke Ent.-Ges. S. 94 ff. und Löbell, Ent.-Ges. S. 94 ff.). A. M. ist Seydel, Ent.-Ges. S. 75, welcher meint, § 23 Enteign.-Ges. sei nur bezüglich des Umfangs des Enteign.-Rechts an die Stelle der §§ 8—10 des Eisenb.-Ges. getreten. Diese letztere Ansicht erscheint zutreffend. Im Uebrigen herrscht aber, gleichviel welche Auffassung für die richtige gehalten wird, darin Uebereinstimmung, daß den Eisenbahnen, sei es nach § 8 Abs. 1 Eisenb.-Ges. oder nach § 23 Ent.-Ges., das Enteignungsrecht auf Grund der Konzession gesetzlich zusteht (s. Abschn. III § 16 S. 97 Anm. 23 und Abschn. V b. v. Rönne a. a. O. S. 105. Bering, Enteig.-Recht S. 23. Rocholl, Rechtsf. H. 1 S. 11).

stimmend dahin aufgefaßt worden, daß das Enteignungsrecht in den gesetzlichen Grenzen dem Eisenbahnunternehmer nicht subsidiär zustehe, derselbe vielmehr nach seinem Ermessen fakultativ die freiwillige oder zwangsweise Art des Erwerbes zu wählen befugt sei. Auch das Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874 (§§ 1. 2. 18. 23. 24) weist nirgend auf einen nur subsidiären Charakter des Enteignungsrechtes hin, und wenngleich die §§ 16. 17. 26. l. c. den Fall einer gütlichen Einigung vorsehen und diese erleichtern, läßt die Fassung doch klar erkennen, daß dadurch die Ausübung des Enteignungsrechtes nicht von dem vorgängigen erfolglosen Versuche einer freiwilligen Einigung abhängig gemacht werden sollte.[5]) Immerhin verdient aber der freiwillige Grunderwerb wegen des schnelleren und weniger kostspieligen Verfahrens aus Zweckmäßigkeitsgründen den Vorzug vor dem zwangsweisen Erwerbe im Enteignungswege.[6])

2. Was die Subjekte des Grunderwerbs anlangt, so kommt als Erwerber bei Staatseisenbahnen der Staat (Staatseisenbahn-Fiskus),[7]) bei Privateisenbahnen die Eisenbahn-Aktiengesellschaft[8]) in

---

[5]) § 16 Enteign.-Ges.: „Eine Einigung über den Gegenstand der Abtretung kann stattfinden."

[6]) Auch ist der Umfang des Enteignungsrechtes gesetzlich auf das durchaus nothwendige Maaß begrenzt (§ 23 Enteign.-Ges.). Will der Eisenbahn-Unternehmer darüber hinausgehen, so muß er zum freihändigen Erwerbe schreiten (s. S. 287. 288 und Abschn. V b).

[7]) Abschn. IV § 17 S. 167 ff.; auch in Betreff der Grundstücke, welche dem Reichsfiskus (Post-, Militär-Fiskus 2c.) gehören. Was dagegen diejenigen Grundstücke anlangt, welche anderen Ressorts des Preuß. Staatsfiskus, z. B. dem Forst-, Domainen-, Berg-, Steuer- 2c. Fiskus gehören, so kann mit Rücksicht darauf, daß der Preußische Staatsfiskus eine einzige juristische Persönlichkeit bildet (S. 168 Anm. 35), streng genommen von eigentlichen Erwerbsverträgen zwischen dem Eisenbahnfiskus und anderen fiskalischen Abtheilungen füglich wohl nicht die Rede sein. Dennoch ist der Fall häufig, daß Verträge über die dauernde oder zeitweise Ueberlassung von Grundstücken gegen Entschädigung zwischen den einzelnen Abtheilungen des Fiskus abgeschlossen und auch als Kauf- bezw. Pacht- und Miethsverträge bezeichnet werden. Dies geschieht aber im uneigentlichen Sinne. In Wirklichkeit handelt es sich hierbei in Rücksicht auf die getrennte Vermögensverwaltung und Etatsaufstellung der einzelnen stationes fisci lediglich um Rechnungsmanipulationen bezw. um die Uebertragung von Vermögensstücken der nämlichen juristischen Persönlichkeit des Fiskus in andere Rubriken ihrer Vermögens- oder Einnahme-Nachweisung 2c. Für die Ueberweisung fiskalischen Terrains sind durch die Kabinetsordre vom 23. März 1847 Reverse vorgeschrieben, Inhalts deren die Rückgabe zu erfolgen hat, wenn das überwiesene Terrain für den betreffenden Zweck nicht mehr erforderlich ist.

In neuerer Zeit sind Vereinfachungen herbeigeführt worden. Insbesondere ist wegen des Wegfalls von Pachtvergütungen zwischen der Domänen- und Forstverwaltung einerseits und der Staatseisenbahnverwaltung andererseits dahin Bestimmung getroffen worden, daß zu unterscheiden ist zwischen

a) den in vollem Eigenthum des Staats befindlichen,
b) den nur unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen.

Während es für die letzteren bei den vertragsmäßig festgesetzten Pachtzahlungen lediglich bewenden soll und die bezüglichen Verträge aufrecht zu erhalten sind, kommen für die ersteren, im vollen Eigenthum des Staates befindlichen Eisenbahnen die bisher an die Domänen- und Forstverwaltung gezahlten Pacht- und Nutzungsgelder künftig in Wegfall. Soweit es sich dabei um Pachtgelder für Flächen handelt, welche die Eisenbahnverwaltung dauernd zum Betriebe der Bahn bedarf, sind diese Flächen in der Regel vollständig an die Eisenbahnverwaltung gegen Ausstellung der eventuell vorgeschriebenen Reverse zu überweisen. Sofern es sich aber nur um Nutzungsbeschränkungen, z. B. Ausschluß der Holznutzung auf den Sicherheitsstreifen, oder um Berechtigungen und Verpflichtungen der Eisenbahnverwaltung, z. B. Wegebenutzungen, Brunnenanlagen, Sicherheitsgräben 2c. handelt, bleiben die betr. Flächen im Eigenthum der Domänen- und Forstverwaltung (Erl. d. Min. f. Landwirthsch., Dom. u. Forst. v. 13. Febr. 1884. III 3443 und Erl. d. Min. der öff. Arb. v. 3. Mai 1884 II b (a) 6963 E.-V.-Bl. 1884 S. 237). Ferner ist bei den neueren Staatseisenbahnbauten stets in die unentgeltliche bezw. entschädigungslose Ueberweisung der zum Bahnbau erforderlichen forstfiskalischen Grundflächen an den Staatseisenbahnfiskus gewilligt worden. Es läßt sich annehmen, daß diese Vereinfachung in Betreff der Ueberweisung und Verpachtung fiskalischen Grundeigenthums auch im Verhältnisse mit den anderen Abtheilungen des Fiskus in gleicher Weise Platz greifen wird, wiewohl z. Z. generelle Vorschriften hierüber noch nicht ergangen sind.

Die Frage, ob betreffs des solchergestalt überwiesenen fiskalischen Terrains eine Auflassung an den Eisenbahnfiskus erforderlich erscheint, dürfte zu verneinen sein. Ist für das qu. Terrain ein Folium überhaupt noch nicht gebildet, so ist es von vornherein auf Grund der Ueberweisung für den Eisenbahnfiskus anzulegen. War das Folium aber bereits für eine andere fiskalische Abtheilung (Forstfiskus, Bergfiskus 2c.) gebildet, so genügt im Falle der Ueberweisung an den Eisenbahnfiskus ein entsprechender deklaratorischer Vermerk im Grundbuche.

Zur Beseitigung von Zweifeln darüber, wer als Erwerber bezw. Veräußerer von Grundstücken bei den verstaatlichten, noch nicht in das Eigenthum des Staates übergegangenen Bahnen anzusehen ist, ist Folgendes bestimmt: In den Verträgen über Erwerbung von Grundstücken ist, sofern der Kaufpreis aus vorhandenen Gesellschaftsmitteln (Baufonds) gezahlt wird, die Eisenbahngesellschaft, vertreten durch die Königl. Eisenbahn-Direktion, als Käuferin zu bezeichnen. Ebenso ist bei Tauschverträgen, wenn die zu vertauschenden Grundstücke aus Gesellschaftsfonds erworben sind und die einzutauschenden Grundstücke eine Kompletirung des durch die abzugebenden Flächen verringerten Gesellschaftsvermögens bilden, die Eisenbahngesellschaft, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion einerseits als Verkäuferin, andererseits als Erwerberin der betreffenden Terrainflächen aufzuführen. In derartigen Fällen hat auch die Zuschreibung des Areals an die Eisenbahngesellschaft und die Eintragung auf den für den Grundbesitz der letzteren bestimmten Grundbuchfolien zu erfolgen. Die Vorschriften in § 7 Eisenb.-Ges. vom 3. Novbr. 1838 bezw. § 159 Zuständ.-Ges. v. 1. August 1883 finden auf solche Verträge nach wie vor Anwendung. Wird dagegen der Kaufpreis für Grundstücke aus vom Staate zu beschaffenden Mitteln gedeckt, so hat auch die Erwerbung lediglich für den Staat zu erfolgen und sind die betr. Verträge von der Königl. Eisenbahndirektion als solcher abzuschließen. Zu Verkäufen bezw. zum Umtausche von aus Mitteln des Staates erworbenen Grundstücken ist stets ministerielle Genehmigung erforderlich. In sämmtlichen Fällen ist wie bei fiskalischen Verträgen auf den § 3 des Stempelgesetzes zu verweisen. (Erl. v. 18. Febr. 1881 II b. 1299).

Betracht.[9]) Der Staat wird durch die bauleitende Staatseisenbahnbehörde[10]) vertreten, die Eisenbahngesellschaft durch ihren Vorstand.[11]) Bei Staatseisenbahnen bedurfte es früher zur Legitimation der Behörde der besonderen Genehmigung des Ressortministers.[12])

---

[8]) Art. 213 H.-G.-B. § 18 S. 233. Es können auch von Aktionären auf das Grundkapital statt der Baarzahlung Grundstücke eingelegt (Illationsvertrag) oder seitens der zu errichtenden Eisenbahngesellschaft von dritten Personen vorhandene oder herzustellende Anlagen und Grundstücke übernommen werden (Uebernahmevertrag). Alsdann müssen die Person des Aktionärs oder des dritten Kontrahenten, der Gegenstand der Einlage oder Uebernahme und der Betrag der für die Einlage zu gewährenden Aktien oder die für das übernommene Grundeigenthum zu gewährende Vergütung in dem Gesellschaftsvertrage festgesetzt (Art. 209b H.-G.-B.) und im Uebrigen die in den Art. 209g und h, 210 Ziff. 3, 213a H.-G.-B. (Ges. v. 18. Juli 1884) hierüber vorgeschriebenen Kautelen beobachtet werden (s. Abschn. III § 16 S. 136. Ring A.-G. S. 67 f. 74 f. 411. Anschütz und v. Völdernborff, A.-G. S. 315. 317 f.). Darnach bestimmt sich, ob und in wie weit vor der Errichtung der Eisenbahngesellschaft für deren Zwecke oder Rechnung von den Gründern abgeschlossene Grunderwerbsverträge für die Gesellschaft rechtswirksam werden. Ob solche mit den Gründern abgeschlossene Verträge die dritten Kontrahenten der künftigen Gesellschaft gegenüber binden, hängt in concreto von der Fassung der Verträge ab. Das Verhältniß hat den Charakter der negotior. gestio, indem die Gründer als unbeauftragte Geschäftsführer der künftigen Eisenbahngesellschaft handeln. S. 88 Anm. 8. Mit der Verpflichtung der Aktienzeichner kann dieses Verhältniß jedenfalls nicht gleichgestellt werden (S. 89 Anm. 9. A. M. Endemann, Recht d. Eisenb. S. 298. Die Allegir. der Entsch. des R.-G. Bd. 5 S. 20 erscheint nicht zutreffend.).

[9]) Der Eisenbahnbau kann von der Eisenbahnverwaltung einem Bauunternehmer in Generalentreprise übertragen werden. In Betreff des Eisenbahngrunderwerbs ist dies nicht wohl angängig. Das Enteignungsrecht darf als ein mit der Konzession verknüpftes persönliches Privileg (S. 93) auf einen Dritten nicht übertragen werden. Aber auch bei der Durchführung des freiwilligen Grunderwerbs durch einen dritten Unternehmer würde dieser derjenigen Vortheile verlustig gehen, welche dem Konzessionar gesetzlich beim Grunderwerb zustehen (Stempel- u. Sportelfreiheit § 15 Eisenb.-Ges. s. S. 288). Auch würde die Uebertragung der von einem Unternehmer im eigenen Namen abgeschlossenen Grunderwerbsgeschäfte auf die Eisenbahn mit doppelten Kosten verknüpft sein. Es bliebe also nur übrig, daß der Entrepreneur als Bevollmächtigter der Eisenbahn den Grunderwerb für diese ausführte.

[10]) Eisenbahndirektion § 13 Org. S. 214, Eisenbahnbetriebsamt § 16 Org. S. 218, Eisenbahn-Baukommission § 21 Org. S. 222.

[11]) Art. 227 H.-G.-B. S. 264 f. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privateisenbahnen, sofern Grundeigenthum für die Eisenbahngesellschaft erworben werden soll, erscheinen, Mangels besonderer statutarischer Bestimmung, nur die Königl. Eisenbahn-Direktionen als Vorstände der Gesellschaften, nicht auch die ihnen unterstellten Staatseisenbahnbehörden (Betriebsämter, Bau-Kommissionen) zur Erwerbung legitimirt. Denn die Organisation der Preuß. Staatseisenb.-Verwaltung kann die Bestimmungen des H.-G.-B. nicht abändern. Die letzteren Behörden können also nur auf Grund besonderer Vollmacht der Direktion und im Namen derselben Grunderwerbshandlungen für die Eisenbahngesellschaft vornehmen. Das gilt auch für die sich daraus etwa ergebenden Prozesse.

[12]) Allerh. Kab.-Ord. v. 21. Febr. 1845. Just.-Min.-Bl. S. 70. s. Absch. II § 12 S. 42 Anm. 10.

Dieses Erforderniß ist jedoch fortgefallen.[13]) Die Befugniß zum Erwerbe unbeweglicher Sachen für den Staat ist auf die Königlichen Eisenbahndirektionen, Eisenbahn-Betriebsämter und Eisenbahn-Baukommissionen innerhalb ihrer durch die Organisation begrenzten Zuständigkeit[14]) mit der Wirkung übertragen, daß diese Behörden Dritten[15]) gegenüber zum selbstständigen Abschluß der bezüglichen Verträge und zur Entgegennahme der Auflassungs-Erklärung allgemein ermächtigt sind, ohne daß es hierzu der besonderen[16]) Genehmigung des Ministers bedarf.

Den Privateisenbahnen ist die Befugniß, die für das Unternehmen erforderlichen Grundstücke ohne Genehmigung einer Staatsbehörde zu erwerben, durch das Gesetz ausdrücklich verliehen.[17])

---

[13]) Allerh. Erl. v. 30. März 1886. E.-V.-Bl. S. 367 und Reskr. d. Min. d. öff. Arb. v. 5. Mai 1886. E.-V.-Bl. S. 367. s. S. 208 Anm. 100c. Die Allerh. Kab.-Ordre vom 21. Februar 1845 trägt den Charakter einer Ausführungsverordnung und hat nicht Gesetzeskraft. Sie konnte daher auf dem Wege der Verordnung abgeändert werden. (Dernburg 3. A. Bd. 1 § 16 S. 31.)

[14]) Direktionen §§ 8. 13. 14 S. 210 ff.
Betriebsämter § 16 S. 217 ff.
Baukommissionen § 21 S. 222.

Die Zuständigkeit der mit dem Bau betrauten Behörde (S. 207c und Anmerkung 99) findet in Betreff des Grunderwerbs in den aufgestellten, ministeriell genehmigten Bauetats und Bauprojekten ihre Grenze. Dadurch, daß durch den Ministerial-Erlaß vom 5. Mai 1886 den Staatseisenbahnbehörden vom Minister der öffentlichen Arbeiten die Grunderwerbsbefugniß nur innerhalb ihrer durch die Organisation begrenzten Zuständigkeit übertragen ist, ist freilich der dritte Kontrahent und der Grundbuchrichter verpflichtet, im einzelnen Falle zu prüfen, ob das Grunderwerbsgeschäft innerhalb der organisationsmäßigen Zuständigkeit der kontrahirenden Behörde liegt — eine Prüfung, die oft umständlicher sein kann, als die Einholung ministerieller Genehmigung.

[15]) Es handelt sich hierbei nur um die Vertretung nach Außen. Für die Befugniß nach Innen sind die internen Verwaltungs-Direktiven und Vorschriften maßgebend.

[16]) s. Anm. 12.

[17]) § 7 Eisenb.-Ges. v. 3. Nov. 1838. s. S. 42 Anm. 10. Die Befugniß der Eisenbahngesellschaften ist durch das Gesetz auf den Erwerb der für das Unternehmen erforderlichen Grundstücke beschränkt und darf also das durch den Gegenstand des Unternehmens begrenzte Maaß nicht überschreiten. Daß sich die Befugniß nur auf die Grenzen des ministeriell genehmigten Bauprojekts erstrecke, ist aus dem Wortlaute des Gesetzes, welcher allgemein von dem „Unternehmen" spricht, nicht zu folgern. Aber der Erwerb muß durch die Zwecke des Eisenbahnunternehmens geboten sein und nicht anderen, außerhalb desselben liegenden Zwecken (z. B. Spekulationskäufen 2c.) dienen. Immerhin kann die Prüfung im Einzelfalle Schwierigkeiten bieten. Es ist daher den Eisenbahngesellschaften in Betreff dieser Befugniß ein gewisser Spielraum gelassen worden.

Sofern es sich jedoch nicht um ein reines Erwerbsgeschäft (Kauf, Schenkung), sondern um einen Tausch, d. h. um die Hingabe eines der Eisenbahnverwaltung gehörigen Grundstücks als Aequivalent für ein anderes, zu erwerbendes handelt, kommen in Betreff des ersteren die Vorschriften über die zur Veräußerung von Eisenbahngrundstücken erforderliche staatliche Genehmigung zur Anwendung.[18]) Darnach bedarf es zur Veräußerung von Grundstücken der Staatseisenbahnen stets der Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten,[19]) ebenso für Grundstücke der Privateisenbahnen und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, soweit sie im Gebiete des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883 belegen sind;[20]) — für andere dagegen genügt die Genehmigung der zuständigen Bezirksregierung.[21])

---

[18]) Erl. v. 18. Febr. 1881. IIb. 1299. s. Anm. 7.

[19]) Org. § 4. s. Abschn. II S. 42 Anm. 10 u. Absch. IV S. 208. Anm. 100c und die dort angeführten Ministerial-Erlasse. Aus den §§ 1. 8. 16. 21 der Organisation dürfen die Staatseisenbahn-Behörden die selbstständige Vertretung des Fiskus bei Veräußerung von fiskalischen Grundstücken nicht herleiten. Denn die Organisation regelt nur die Vertheilung der Geschäfte unter die neu organisirten Behörden und stellt deren Legitimation zu Akten der Bau- und Betriebsverwaltung im Einzelnen fest, ändert aber ältere Bestimmungen über die Vertretung des Fiskus in Betreff der Veräußerung fiskalischer Grundstücke nicht ab. Ueberdies haben Verfügungen über die Substanz des fiskalischen Grundbesitzes nie zu den Akten der laufenden Verwaltung gehört. Es ist also hierzu nach wie vor besondere ministerielle Genehmigung erforderlich. (s. Johow und Küntzel, Entscheidung des Kammerger. Bd. II S. 76, Bd. IV S. 149, Bd. V S. 121, sowie Beschl. des Kammerger. v. 27. Nov. 1882 eod. Bd. III S. 109, vom 9. März 1885 eod. Bd. V S. 123—125 und vom 10. Aug. 1886. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. IV S. 466).

Es ist die Frage entstanden, ob in Rücksicht auf die Fassung der Verstaatlichungsgesetze und der Gesetze, betr. die Beschaffung von Mitteln zur Erweiterung des Staatsbahnnetzes, wonach

> „jede Verfügung der Staatsregierung über die erworbenen oder mit Staatsmitteln gebauten Eisenbahnen (bezw. Eisenbahntheile) durch Veräußerung zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtags bedarf"

zur Veräußerung einzelner Grundstücke der qu. Eisenbahnen die Genehmigung des Ministers der öffentl. Arbeiten ausreichend ist. (Vgl. G.-S. 1874 S. 257. — 1880 S. 23. 55. 158. 172. — 1881 S. 34. — 1882 S. 27. 270. 284. — 1884 S. 15. 112. 133). Indeß erscheint es nach der Tendenz dieser Gesetzesbestimmungen wohl nicht zweifelhaft, daß sie sich lediglich auf die Veräußerungen ganzer Eisenbahnen oder Eisenbahnstrecken, also Akte von großer finanzieller Bedeutung beziehen und die in der laufenden Verwaltung (als Verwaltungsakte) gewöhnlich erforderlichen Veräußerungen einzelner Eisenbahn-Grundstücke bezw. Grundstückstheile (durch Kauf, Tausch 2c.) nicht betreffen. (Vgl. Anl. z. d. sten. Ber. üb. d. Verhandlungen des Abgeordnetenhauses 1879/1880 Bd. 2 Nr. 60 S. 932. 933.) Immerhin empfiehlt es sich aber de lege ferenda diese Unterscheidung bestimmter hervortreten zu lassen.

[20]) Abschn. II S. 42 Anm. 10. § 7 Eisenb.-Ges. v. 3. Nov. 1838 in Verbindung mit § 167 des Zuständ.-Ges. v. 26. Juli 1876 bezw. § 159 des Zust.-Ges. v. 1. Aug. 1883. Beschl. des Kammerger. v. 10. Aug. 1886. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. IV S. 466.

3. Objekte des freiwilligen Grunderwerbs können die gesammten für das Eisenbahnunternehmen erforderlichen Grundstücke und dinglichen Rechte sein.[22]) Dahin gehören in erster Reihe diejenigen, welche projektmäßig zum Bahnbau nothwendig und daher auch zugleich dem Enteignungsrechte unterworfen sind.[23]) Dies ist der Grund und Boden, welcher zur Bahn, zu den Bahnhöfen und zu den an der Bahn und an den Bahnhöfen behufs des Eisenbahnbetriebes zu errichtenden Gebäuden erforderlich ist; ferner der zur Unterbringung der Erde und des Schuttes u. s. w. bei Abtragungen, Einschnitten und Tunnels erforderliche Grund und Boden; wie überhaupt Grund und Boden für alle sonstigen Anlagen, welche zu dem Behufe, damit die Bahn als eine öffentliche Straße zur allgemeinen Benutzung dienen könne, nöthig oder in Folge der Bahnanlage im öffentlichen Interesse erforderlich sind, ebenso das für die Herstellung von Aufträgen erforderliche Schüttungsmaterial und das Recht zur vorübergehenden Benutzung fremder Grundstücke bei der Anlage der Eisenbahn, insbesondere zur Einrichtung von Interimswegen, Werkplätzen und Arbeiterhütten.[24])

Aber der freiwillige Grunderwerb ist auf die zur Anlage der Eisenbahn nothwendigen Objekte nicht beschränkt, sondern kann sich

---

[21]) § 7 Eisenb.-Ges. v. 3. Novbr. 1838. Dies übersieht das Kammergericht in dem vorbezeichneten Beschl. v. 10. Aug. 1886. — Durch die §§ 2 und 3 d. Ges. vom 11. Juni 1870, betr. die Kommandit-Gesellschaften auf Aktien und die Aktiengesellschaften ist die Genehmigungsbefugniß der Staatsaufsichtsbehörde nicht aufgehoben (s. S. 95 Anm. 21 und S. 138 Anm. 165.). — Das Cirk.-Reskr. des Min. f. Hand., Gew. u. öffentl. Arb. v. 10. Aug. 1853 verpflichtet die Regierungen, sich in allen Fällen, wo es sich um Ertheilung der Genehmigung zu einer Veräußerung von Eisenbahngesellschafts-Grundstücken handelt, stets vorher mit dem betr. Eisenbahn-Kommissariate in Kommunikation zu setzen und, wenn mit demselben über die Zulässigkeit der Veräußerung eine Meinungsverschiedenheit besteht, durch das Ober-Präsidium die Entscheidung des Ministers einzuholen. (Min.-Bl. d. i. V. 1853 S. 135.) Dieser Erlaß hat für diejenigen Provinzen, welche nicht zum Bereiche des Zuständigkeitsgesetzes gehören, noch Geltung (irrig Schrötter, Preuß. Eisenb.-R. S. 27. 28).

[22]) auch reichs- und staatsfiskalische Grundstücke.

[23]) unter dieser Voraussetzung auch Grundstücke, welche sonst dem Verkehre entzogen bezw. Veräußerungsverboten unterworfen sind, z. B. Kirchhöfe, öffentliche Wege, Flüsse ꝛc. oder welche zu anderen, mit dem Enteignungsrechte ausgestatteten Unternehmungen gehören, z. B. zu anderen Eisenbahnen, Chausseen ꝛc.

[24]) § 23 Enteig.-Ges. v. 11. Juni 1874 (vgl. § 8 Al. 2 § 9. 10 Eisenb.-Ges. v. 3. Nov. 1838) s. über den Umfang des Enteignungsrechts und der ihm unterworfenen Kategorien des Grundeigenthums und der dinglichen Rechte: Abschnitt V Th. b.

des Weiteren auf alle Objekte erstrecken, welche, wenngleich zum Bahnbau nicht unbedingt erforderlich und daher auch **nicht dem Enteignungsrecht unterworfen**, unmittelbar oder doch mittelbar dem Gegenstande und den Zwecken des Eisenbahnunternehmens zu dienen geeignet sind.[25]) Ihr Erwerb ist zwar nicht durch Gründe des öffentlichen Wohles und das öffentliche Interesse bedingt, geht vielmehr nur das Privatinteresse des Eisenbahnunternehmers an, liegt aber demungeachtet im Rahmen und in den Grenzen des Eisenbahnunternehmens und seiner geschäftlichen Sphäre.

Die Frage, ob der freiwillige Grunderwerb Grundstücke betrifft, welche der Enteignung unterworfen sind, oder solche, welche nicht im Wege der Enteignung in Anspruch genommen werden dürfen, ist rechtlich in mehreren Beziehungen von wesentlicher Bedeutung: 1) Auf Grundstücke, welche der Enteignung unterworfen sind, finden auch bei freiwilligem Erwerbe weder gesetzliche noch Privatveräußerungsverbote Anwendung. Weder die Lehns- noch die Fideikommiß-Stammguts- oder Erbgutseigenschaft steht bei solchen Grundstücken dem freihändigen Erwerbe oder der freihändigen Eigenthumsbeschränkung entgegen, ebensowenig der Charakter des Staats- oder Kirchenguts ꝛc. 2. Für Grundstücke, welche der Enteignung unterworfen sind, gelten ferner die gesetzlichen Bestimmungen über Gebühren- und Stempelfreiheit der Erwerbsverhandlungen auch dann, wenn der Erwerb durch ein freiwilliges Veräußerungsgeschäft stattfindet.[26]) 3. Auch das gesetz-

---

[25]) Dahin ist auch der Grunderwerb für diejenigen mit dem eigentlichen Eisenbahnbetriebe (Transportgewerbe) verbundenen Betriebsarten zu rechnen, welche — ohne zwar für die Hauptaufgabe der Eisenbahnen unbedingt erforderlich zu sein —, theils des vortheilhafteren und billigeren Betriebs wegen, theils zur Erleichterung der Betriebsfunktionen, zur Bequemlichkeit des Publikums ꝛc. mit dem Eisenbahnunternehmen aus Zweckmäßigkeitsgründen accessorisch verbunden zu sein pflegen und daher im weiteren Sinne unter demselben mitbegriffen werden (Reparaturwerkstätten, Magazine, Gasanstalten, Materialiendepots, Uniformwerkstätten, Billetdruckereien ꝛc. s. S. 234 Anm. 44). Diesen Unterschied macht auch unverkennbar das Eisenbahngesetz, indem im § 7 von den „für das **Unternehmen erforderlichen** Grundstücken", dagegen im § 8 von den „für die **Bahnanlage nothwendigen** Grundstücken" die Rede ist. (Vgl. auch § 23 Al. 2 Enteig.-Ges. vom 11. Juni 1874.) Ueber die Grenzen des Eisenbahnunternehmens in diesem erweiterten Sinne darf auch ein freiwilliger Grunderwerb nicht stattfinden; bei Staatsbahnen nicht, in Rücksicht auf die durch das Finanzgesetz und den Bauetat gezogenen Grenzen, bei Privatbahnen nicht, weil Konzession und Statut eine größere Ausdehnung des Gegenstandes des Unternehmens und des Gesellschaftszwecks nicht zulassen.

[26]) § 15 Eisenb.-Ges. v. 3. Novbr. 1838. § 43 Al. 4. 5 Enteign.-Ges. vom 11. Juni 1874 s. das Nähere über Stempel- und Gebührenfreiheit im § 20.

liche Vorkaufsrecht erstreckt sich nur auf Grundstücke, welche der Enteignung unterworfen sind, und zwar gleichviel ob sie zwangsweise oder durch freien Vertrag vom Unternehmer erworben sind.[27]) Aus Vorstehendem folgt: Für Grundstücke, welche freihändig erworben sind und dem Enteignungsrechte nicht unterliegen, besteht weder Gebühren- und Stempelfreiheit, noch das gesetzliche Vorkaufsrecht, noch sind in Betreff derselben die gesetzlichen Veräußerungsverbote aufgehoben.

4. Der Zweck des freiwilligen Grunderwerbs kann ein verschiedenartiger sein. Der Erwerb von Grundstücken oder dinglichen Rechten erfolgt zu Eigenthum, und zwar dauernd, insoweit dieselben projektmäßig als Substrat und Basis der Bahnanlagen dienen sollen[28]), vorübergehend, wenn lediglich die zeitweise Benutzung zu Bauzwecken beabsichtigt wird.[29]) In letzterem Falle genügt zumeist der Erwerb von dinglichen Gebrauchs- und Nutzungsrechten[30]) oder die Eingehung von Pacht- und Miethsverhältnissen[31]), welche im weiteren Sinne unter „Eisenbahngrunderwerb" mitinbegriffen werden. Aber auch in ersterem Falle ist der eigenthümliche Erwerb des erforderlichen Grund und Bodens nicht immer angängig, insbesondere nicht, wenn derselbe bereits anderen öffentlichen Unternehmungen dient und für deren Zwecke nicht entbehrlich ist. Ist bei derartiger Kollision die Mitbenutzung seitens der Eisenbahn möglich, so tritt an die Stelle des Erwerbs zu Alleineigenthum der Erwerb des Miteigenthums oder eines dauernden Mitbenutzungsrechts.[31a])

---

[27]) § 16 Eisenb.-Ges. v. 3. Nov. 1838. § 57 Al. 2 Enteig.-Ges. v. 11. Juni 1874. s. über Vorkaufsrecht § 20.

[28]) oder für künftige, derartige Zwecke in Aussicht genommen sind: s. g. Dispositionsland (zur späteren Vergrößerung von Bahnhöfen, Anlegung zweiter oder dritter Geleise, Dienstwohngebäude 2c.)

[29]) Interimswegen, Werkplätzen, Arbeiterhütten 2c.

[30]) insbesondere Realservituten (Grundgerechtigkeiten) der verschiedensten Art Gebäudeservituten, Landservituten, (Wege-, Wasser- 2c. Gerechtigkeiten), Boden- und Mineralservituten (Boden-, Steine-, Lehm-, Sand-, Mergel- 2c. Gerechtigkeiten).

[31]) und zwar, wenn der Staat Unternehmer ist, Verträge des Staatseisenbahnfiskus mit anderen fiskalischen Stationen, insbesondere mit dem Forst- und Domänenfiskus (s. Anm. 7 S. 281 f.), mit anderen juristischen oder physischen Personen; — wenn eine Eisenbahngesellschaft Unternehmer ist, Verträge mit dem Staatsfiskus oder mit anderen juristischen oder physischen Personen.

[31a]) Wird die Einräumung des Miteigenthums oder der Mitbenutzung abgelehnt, so tritt — abgesehen von den Fällen der §§ 27. 28. 45 Eisenb.-Ges., in welchen der Minister d. öff. Arbeiten das Nöthige festsetzt, — Enteignung ein.

Vornehmlich ist letzteres der Fall bei Niveaukreuzungen der Eisenbahnen mit öffentlichen Wegen (städtischen Straßen, Chausseen ꝛc.) in Betreff der von der Eisenbahn durchschnittenen Wegetheile,[32]) bei Kreuzung mehrerer Eisenbahnen, Anschluß aneinander, Führung des Betriebs auf gemeinschaftlichen Strecken ꝛc.,[33]) sowie bei Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung, welche ganz oder streckenweise im Zuge öffentlicher Wege angelegt sind.[34])

Ist im Kollisionsfalle die Einräumung des Miteigenthums oder der Mitbenützung nicht angängig, so muß Mangels einer freiwilligen Uebereinkunft nach Maßgabe der Bedeutung der sich gegenüberstehenden öffentlichen Interessen[35]) im Enteignungswege die Frage entschieden werden, welcher Unternehmung das alleinige Eigenthum bezw. die alleinige Benutzung des betreffenden Grundbesitzes zustehen soll.

5. Wie ihrem Zwecke, so gehören auch ihrem Rechtscharakter und Erwerbstitel nach die Eisenbahn-Grunderwerbsverträge ver-

---

[32]) Eine Abtretung derselben zu Eigenthum oder Miteigenthum an die Eisenbahn findet in der Regel nicht statt. Die Unterhaltungslast solcher gemeinschaftlich benutzten Wegetheile regelt sich nach dem allgemeinen Grundsatze, daß die Eisenbahn daran insoweit theilzunehmen hat, als durch ihren Hinzutritt die bisherige Unterhaltungslast vermehrt worden ist. (Vgl. des Näheren Abschn. V Th. b § 23. X. E. und Erk. d. Preuß. Ob.-Verw.-Ger. v. 18. Novbr. 1882, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 400 u. S. 406, 28. Febr. 1883. Entsch. d. Ob.-Verw.-Ger. Bd. 9 S. 202 Note v. 14. März 1883. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 30; v. 1. Dezbr. 1883. eod. S. 138, 16. Jan. 1884, eod. S. 311 u. 3. Dezbr. 1884, eod. S. 423.)

[33]) Hierher gehören rechtlich die Fälle der Mitbenutzung von Bahnhöfen und Verbindungsgeleisen (Anschluß-Bahnhöfen, Anschlußgeleisen) oder auch ganzer Strecken. Der Minister entscheidet über die Zulässigkeit und das Verhältniß der Unternehmer zu einander. (§§ 27. 28. 45 Eisenb.-Ges. v. 3. Novbr. 1838.) Das Verhältniß gestaltet sich sehr verschiedenartig. Es kann darin bestehen, daß zwei oder mehrere Eisenbahn-Unternehmer eine Strecke, einen Bahnhof, ein Geleis, eine Brücke, einen Tunnel ꝛc. in gemeinschaftlichem Eigenthume und in gemeinschaftlicher Mitbenutzung haben oder der eine Eigenthümer der Strecke ist, der andere die dauernde Mitbenutzung erworben (gepachtet ꝛc.) hat, oder mehrere die Benutzung vom Eigenthümer gepachtet bezw. aus einem anderen Titel erworben haben ꝛc. Vgl. Erk. d. R.-O.-H.-G. Bd. 9 S. 142 ff. Bd. 21 S. 266 ff. u. S. 361 f. Bd. 23 S. 1 u. Erk. d. Reichsgerichts v. 6. Febr. 1885. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. III S. 440.

[34]) Erl. d. Min. d. öff. Arb. v. 8. März 1881, betr. die Mitbenutzung öffentlicher Wege zur Anlage von Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung. E.-V.-Bl. 1881 S. 119—124 u. v. 5. August 1881. II. 7714. IV. 2373. III. 12441.

[35]) Nach Analogie der allgemeinen civilrechtlichen Normen über die Kollision von Rechten. (§§ 95—95 Einleit. z. Pr. Allg. L.-R.) Vgl. Bering Preuß. Ent.-Recht S. 35. Löbell Ent.-Ges. S. 25. 26. Randa in Grünhut's Zeitschr. f. öff. u. priv. Recht, Bd. 10 S. 620. z. B. Inanspruchnahme eines Begräbnißplatzes zu einer Eisenbahnanlage (Rek.-Besch. d. Minist. d. öffentl. Arb. v. 18. Juni 1877 u. 15. Novbr. 1878, mitgeth. v. Seydel Ent.-Ges. S. 6 u. 8 f. Abschn. V Th. b § 22 Ziff. 4 S. 326 f.

schiedenen Kategorien an. Sie sind entweder entgeltliche oder unentgeltliche Erwerbsgeschäfte.[36])

I. Der regelmäßige Fall ist, daß der Eisenbahn-Unternehmer die erforderlichen Grundstücke und Rechte am Grundeigenthum gegen Entgelt[37]) erwirbt, und zwar gegen einen bestimmten Preis — Kauf[38]) bezw. Konstituirung oder Abtretung dinglicher Rechte —; oder im Austausche gegen ihm bereits gehörige Grundstücke oder Rechte — Tausch; oder endlich nur vorübergehend und zeitweise zum Gebrauche und bezw. zur Nutzung. Alsdann charakterisirt sich das Geschäft als Pacht[39]) oder Miethe.[40])

II. Die Ueberlassung von Grundstücken und dinglichen Rechten an den Eisenbahn-Unternehmer kann aber auch zur Förderung des Eisenbahn-Unternehmens im öffentlichen oder privaten Interesse sowohl von physischen wie von juristischen Personen (Reich, Staat, Provinz, Kreis, Gemeinden, Korporationen, Gesellschaften ꝛc.) ohne Entgelt erfolgen. In diesem Falle liegt in der Regel eine Schenkung zu einem bestimmten Endzwecke — zum Zwecke des Baues einer Eisenbahn — donatio sub modo, oder eine bedingte Schenkung vor.[40a]) Das Geschäft erhält aber den Charakter eines lästigen Innominatvertrages (do, ut facias), wenn gegen Hingabe des Grund und Bodens ꝛc. der Unternehmer die Verpflichtung zum Bau der Eisenbahn als Gegenleistung übernimmt.[41])

---

[36]) Bessel und Kühlwetter I S. 24 f. W. Koch I S. 15—19. Endemann Recht der Eisenb. S. 298. Haberer S. 105 f.

[37]) s. die besonderen Grundsätze § 20 S. 292.

[38]) s. Anm. 7 S. 281.

[39]) s. Anm. 7 S. 282.

[40]) W. Koch S. 18. 19 u. Endemann Recht d. Eisenb. S. 298 rechnen auch den Vergleich zu den hierher gehörigen Erwerbstiteln.

[40a]) Es finden hiernach die Grundsätze des Allg. Civilrechts über Zweckschenkungen und bedingte Schenkungen Anwendung, insbesondere auch in Betreff der Form und des Widerrufs. (Vgl. f. d. Preuß. Allg. Landrecht §§ 1053 ff. I. Tit. 11 Förster-Eccius 4. A. Bd. 2 § 122 S. 39—41. Dernburg I § 93 S. 194—197.) S. noch § 21 Anm. 5 S. 311.

[41]) Der Rechtscharakter läßt sich des Näheren nur im konkreten Falle nach Inhalt und Absicht des Rechtsaktes bestimmen. In der Regel ist es nicht die Absicht des Unternehmers, als Gegenleistung die Pflicht zum Eisenbahnbau zu übernehmen, derartig, daß die Interessenten auf die Erfüllung zu klagen befugt sind. Vielmehr geht gewöhnlich die Absicht dahin, daß die Gewährung des Terrains nur zum Zwecke bezw. unter der Bedingung des Baues, also als Zweck- oder bedingte Schenkung erfolgt und die Geschenkgeber im Falle der Nichterfüllung nur Rückgabe bezw. Entschädigung, nicht aber Erfüllung zu fordern befugt sein sollen. Das Reichsgericht hat in einem nach Rheinisch-Französischem Rechte zu beurtheilenden Falle den Rechtsakt nicht als einen zu gegenseitigen Leistungen verpflichtenden Vertrag (Art. 1184 code civil) sondern als ein einseitiges, unter

Sowohl die entgeltlichen, wie die unentgeltlichen Grunderwerbsgeschäfte der Eisenbahnen sind prinzipaliter formell und materiell bezüglich ihrer rechtlichen Erfordernisse und Wirkungen den Normen des allgemeinen Civilrechts unterworfen[41a]). Es kommen darnach die verschiedenartigen Normen der drei preußischen Rechtsgebiete: des Allgemeinen Preußischen Landrechts, des Gemeinen Rechts und des Rheinisch-Französischen Rechts zur Anwendung. Indeß haben in dem größten Theile des preußischen Staates die Grunderwerbsnormen dadurch eine einheitliche Gestaltung erfahren, daß die zunächst nur für das Gebiet des Allgemeinen Preußischen Landrechts bezw. der allgemeinen Hypothekenordnung erlassenen Grunderwerbsgesetze vom 5. Mai 1872[42]) allmählig durch

---

einer Resolutiv-Bedingung im Sinne des Art. 1180 l. c. gegebenes Versprechen charakterisirt. (Erk. d. R.-G. 2. Civ.-Sen. v. 4. Jan. 1884. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 167—170.) In einem anderen nach Preuß. Allg. Landrecht beurtheilten Falle ist ohne spezielle Charakterisirung der Eisenbahnbau als die Voraussetzung des Angebots bezw. der Pflicht unentgeltlicher Hergabe des Grund und Bodens bezeichnet, mithin wohl der Begriff der Zweck- oder bedingten Schenkung zu Grunde gelegt worden (Erk. d. R.-G. 4. Civ.-Sen. vom 13. April 1885. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 260—265). Endlich hat in einem dritten, dem gemeinen Rechte angehörenden Fall das R.-G. die Zusage eines Beitrags zum Eisenbahnbau als ein aus besonderer Veranlassung gegebenes Versprechen — pollicitatio ob causam — hingestellt (Erk. des R.-G. 3. Civ.-Sen. v. 20. April 1886. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 447).

Bei den Staatseisenbahnbauten, deren Ausführung von der gänzlichen oder theilweisen unentgeltlichen Hergabe des erforderlichen Grund und Bodens abhängig gemacht wird, pflegen in den Fundationsgesetzen diese Leistungen als die Bedingungen bezeichnet zu werden, unter welchen mit der Ausführung des Bahnbaues vorzugehen ist.

Und dementsprechend gehen die von den Staatseisenbahnbehörden mit den Interessenten abgeschlossenen Verträge dahin, daß im Eingange die Absicht der Staatsregierung ausgesprochen ist, auf Grund der ihr gesetzlich ertheilten Ermächtigung mit dem Bau der Eisenbahn für Rechnung des Staates vorzugehen, wenn die Interessenten das erforderliche Terrain unentgeltlich gewähren, und sodann die Verpflichtung derselben stipulirt ist, zur Erfüllung dieser Voraussetzung in der Erwartung des staatsseitigen Ausbaues der betr. Eisenbahn das erforderliche Terrain dem Eisenbahnfiskus unentgeltlich zu überweisen (Erl. v. 21. April 1885 II b (a) 3460. Anl. a). Eine Verpflichtung des Eisenbahnfiskus zur Ausführung des Bahnbaues als Gegenleistung ist nicht ausgesprochen. Nach dieser Fassung sind die betr. Verträge als Zweck- oder bedingte Schenkungen anzusehen, welche den Staat nicht zum Bau der Eisenbahn, aber — im Falle der Nichtausführung—, zur Rückgabe des Terrains bezw. zur Entschädigung verpflichten. Ob bei Verträgen dieser Art die Form von Schenkungen zu wahren ist, ist streitig (Förster-Eccius früher dagegen, in Aufl. 4 § 122 S. 40 Anm. 185 dafür; Dernburg I § 93 S. 194—197.

[41a]) s. Erk. des Reichsger. v. 30. Oktober 1882 Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 387. Bessel u. Kühlwetter I S. 24. Seydel Ent.-Ges. 2. A. S. 115 Anm. 1.

[42]) Gesetz über den Eigenthumserwerb und die dingliche Belastung der Grundstücke, Bergwerke und selbständigen Gerechtigkeiten, v. 5. Mai 1872 (G.-S. S. 433—445) u. Grundbuchordnung v. 5. Mai 1872 (G.-S. S. 446—507). Zu

umfassende Spezialgesetze in den meisten gemeinrechtlichen Gebieten Preußens mit unerheblichen Modifikationen eingeführt worden sind,[43]) so daß gegenwärtig nur noch in wenigen gemeinrechtlichen Gebieten[44]) und in dem rheinisch-französchen Gebiete[45]) Preußens abweichende Grunderwerbsnormen bestehen.

Auf eine vollständige Darstellung der civilrechtlichen Normen der entgeltlichen und unentgeltlichen Grunderwerbsgeschäfte kann hier zwar nicht eingegangen werden. Aber auch auf diesem Gebiete hat die Eigenartigkeit des Eisenbahnwesens sowohl in Bezug auf die entgeltlichen wie unentgeltlichen Grunderwerbsgeschäfte eine Reihe von Besonderheiten herausgebildet, welche dem Spezialrechte der Eisenbahnen angehören und daher im Folgenden der Erörterung bedürfen.

§ 20. Besonderheiten der entgeltlichen Eisenbahn-Grunderwerbs-Verträge.

Die entgeltlichen Eisenbahn-Grunderwerbsverträge[1]) zerfallen ihrem Gegenstande nach in zwei Kategorien. Sie haben entweder Grund-

---

diesen beiden Hauptgesetzen gehören noch zwei Nebengesetze: Gesetz über die Form der Verträge, durch welche Grundstücke zertheilt werden, v. 5. Mai 1872 (G.-S. S. 508) und Gesetz betr. die Stempelabgaben von gewissen bei dem Grundbuchamte anzubringenden Anträgen (G.-S. S. 509—512). Sodann sind zur Ausführung der Grundbuchordnung noch folgende allgemeine Verfügungen des Justizministers ergangen: Allgemeine Verfügung vom 1. September 1872, die Bildung der Grundbuchämter im Geltungsbereiche der Grundbuchordnung v. 5. Mai 1872 betreffend (Just.-Min.-Bl. S. 176), Ausführungsverf. v. 2. Septbr. 1872 zu § 4 der Grundbuchordnung v. 5. Mai 1872 (a. a. O. S. 178), welcher als Anlagen zwei Anweisungen und Zusatzbestimmungen des Finanzministers vom 16. August 1872 mit Mustern beigefügt sind, u. d. Allgem. Verf. v. 14. Novbr. 1872, die Bureauverwaltung b. d. Grundbuchämtern betreffend (a. a. O. S. 302), s. Turnau Grundbuchordnung 3. A. Th. I S. 6. 7.

[43]) und zwar durch das Gesetz über das Grundbuchwesen v. 23. März 1873 (G.-S. S. 111) u. 3. Febr. 1879 (G.-S. S. 17) in dem Jadegebiete, v. 26. Mai 1873 (G.-S. S. 229) in Neupommern und Rügen, vom 27. Mai 1873 (G.-S. S. 241) und 31. Januar 1879 (G.-S. S. 12) in Schleswig-Holstein, vom 28. Mai 1873 (G.-S. S. 253) und 29. Januar 1879 (G.-S. S. 11) in der Provinz Hannover mit Ausschluß des Jadegebietes, v. 29. Mai 1873 (G.-S. S. 273) u. v. 28. Mai 1885 (G.-S. S. 175) in dem Bezirk des Appellationsgerichts zu Kassel mit Ausschluß des Amtsgerichtsbezirks zu Vöhl, v. 30. Mai 1873 (G.-S. S. 287) u. 3. Febr. 1879 (G.-S. S. 17) im Bezirk des Justizsenats Ehrenbreitenstein, v. 31. Mai 1873 (G.-S. S. 301) u. 23. Mai 1885 (G.-S. S. 143) in den Hohenzollernschen Landen, vom 29. Mai 1874 (G.-S. S. 185) in den vormals bayerischen Landestheilen des Appellationsgerichts Kassel.

[44]) nämlich im Gebiete des ehemal. Herzogthums Nassau und der ehemal. freien Reichsstadt Frankfurt a. M. (Regierungsbezirk Wiesbaden), im Amtsgerichtsbezirk zu Vöhl und im Kreise Herzogthum Lauenburg.

[45]) Im Bezirke des Oberlandesgerichts zu Köln gelten die Normen des Rheinischen Civilgesetzbuches (code civil) Art. 2092—2203 und das Gesetz über Veräußerung und hypothekarische Belastung von Grundstücken im Geltungsbereiche des Rheinischen Rechts v. 20. Mai 1885 (G.-S. S. 139).

stücke[2]) zum Gegenstande, welche der Enteignung nicht unterworfen sind, oder solche, welche der Enteignung unterliegen.[3])

Verträge der ersteren Art können jederzeit vor und nach der Eröffnung des Enteignungsverfahrens eingegangen werden.[4])

Der Abschluß von Verträgen der letzteren Art ist dagegen nur nach Eröffnung des Enteignungsverfahrens möglich. Denn erst durch die vorläufige Planfeststellung[5]) bei Beginn desselben, welche bei Eisenbahn-Unternehmungen in der speziellen Genehmigung der Bahnlinie durch den Minister der öffentlichen Arbeiten[6]) besteht, wird von der zuständigen Behörde bestimmt, welche Grundstücke der Enteignung überhaupt unterliegen, bezw. zu dem Eisenbahn-Unternehmen erforderlich sind.

Die Einleitung des Enteignungsverfahrens schließt aber die Vereinbarung freiwilliger Erwerbsverträge über die der Enteignung unterliegenden Grundstücke nicht aus. Im Gegentheil begünstigt das Enteignungsgesetz den Abschluß solcher Verträge durch besondere Erleichterungen,[7]) sei es, daß derselbe auf privatem Wege, sei es unter behördlicher Autorität erfolgt.

Derartige Verträge können nämlich entweder auf privatem Wege über den Gegenstand der Abtretung sowie zugleich über die zu leistende Entschädigung zum Zwecke sowohl der Ueberlassung des Besitzes als der sofortigen Abtretung des Eigenthums stattfinden.[8]) Es

---

[1]) Nur der Kauf (bezw. Tausch) kommt hier in Betracht, nicht Pacht und Miethe, welche irgend wesentliche Besonderheiten nicht bieten.

[2]) oder Rechte am Grundeigenthum.

[3]) S. 286. 287. f. Seydel S. 110 Anm. 1.

[4]) S. 283 Anm. 8. Löbell S. 103 Anm. 1. Laband, Arch. f. civilr. Prax. Bd. 52 S. 172.

[5]) § 15 Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874.

[6]) f. S. 148 Anm. 191. Erk. d. Ob.-Verw.-Ger. v. 3. März 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. III S. 22. Seydel 2. Aufl. S. 105 Anm. 5. Löbell S. 101 Anm. 5.

[7]) Löbell S. 103 Anm. 1. Seydel 2. Aufl. S. 110 Anm. 1.

[8]) § 16 Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874 f. S. 295. Handelt es sich hierbei nur um Ueberlassung des thatsächlichen Besitzes (Bauerlaubniß) so kann der Rechtscharakter der betreffenden Vereinbarung ein sehr verschiedenartiger sein (f. S. 295; Erk. d. Reichsger. v. 22. Novbr. 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 310 u. Löbell S. 104 Anm. 3); ist dagegen die sofortige Abtretung des Eigenthums und der Preis vereinbart, so liegt ohne Zweifel ein Kaufvertrag vor, welcher das Enteignungsverfahren gegenstandslos macht. Die Eigenthumsabtretung nach § 16 hat daher immer den Charakter eines Kaufvertrages (Erk. d. Reichsger. v. 23. Mai 1881. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 48. 49). Vgl. Löbell S. 103. Grünhut S. 187. G. Meyer S. 188. 212 ff. Rohland S. 36. Bähr und Langerhans S. 59. Seydel 2. Aufl. S. 111 Anm. 2.

kann dabei die Entschädigung nachträglicher Feststellung vorbehalten werden, welche alsdann nach den Vorschriften des Enteignungsgesetzes oder auch, je nach Verabredung der Betheiligten, sofort im Rechtswege erfolgt.[9]) Es kann ferner dabei behufs Regelung der Rechte Dritter die Durchführung des förmlichen Enteignungverfahrens nach Befinden ohne Berührung der Entschädigungsfrage vorbehalten werden.[10])

Andererseits ist es zulässig, daß solche Verträge unter behördlicher Autorität im Entschädigungsfeststellungsverfahren abgeschlossen werden. In diesem Falle hat der Kommissar der Enteignungsbehörde eine Vereinbarung der Betheiligten zu Protokoll zu nehmen und ihnen eine Ausfertigung auf Verlangen zu ertheilen. Das Protokoll hat die Kraft einer gerichtlichen oder notariellen Urkunde.[11])

Was nun die Besonderheiten der Eisenbahn-Grunderwerbsverträge anlangt, so beruhen dieselben zum Theil auf gesetzlicher Vorschrift, zum Theil haben sie sich aus dem praktischen Bedürfnisse heraus entwickelt und im Wege der Vereinbarung regelmäßig Aufnahme in die Vertragsnormen gefunden. Die gesetzlichen Besonderheiten beziehen sich ausschließlich auf Verträge über Grundstücke, welche der Enteignung unterliegen und demgemäß erst im Verlaufe des Enteignungsverfahrens erworben werden. Die übrigen Besonderheiten kommen je nach Bedürfniß bei allen Erwerbsverträgen vor, gleichviel ob der Gegenstand derselben der Enteignung unterworfen ist oder nicht, bezw. der Vertrag vor oder nach Eröffnung des Enteignungsverfahrens vereinbart ist.

---

[9]) Wenn der Gegenstand der Abtretung zum Zwecke der Ueberlassung des Besitzes und des Eigenthums durch gütliche Einigung unter Vorbehalt der nachträglichen Feststellung der Entschädigung auf gesetzlichem Wege bestimmt worden ist, so liegt ein Kauf vor, bei welchem die Bestimmung des Kaufpreises dem Gutachten eines Dritten überlassen wird (§ 48 Th. I Tit. 11 A. L.-R. Erk. des Reichsger. v. 3. Novbr. 1880. Löbell S. 135. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 299. 300). Vgl. Erl. des Min. der öffentl. Arb. vom 14. April 1882, II. 3720.

[10]) § 16 Enteign.-Ges. Den Vorschriften des § 16 bezw. 17 Ent.-Ges. unterliegen nicht etwa nur solche Vereinbarungen, in denen eine mehr oder weniger umfassende Durchführung des Enteignungsverfahrens offen gehalten ist, sondern überhaupt alle freiwilligen Grundabtretungen, sofern nur der betr. Grund und Boden in den gemäß § 15 vorläufig festgestellten Plan fällt (Seydel 2. Aufl. S. 111 Anm. 2).

[11]) § 26 Enteign.-Ges.; d. h. das gemäß § 26 aufgenommene Protokoll ersetzt einen in gerichtlicher oder notarieller Form geschlossenen Vertrag. Im Geltungsbereiche der Grundbuchordnung wird zur Eintragung des Eigenthums des Unternehmers in das Grundbuch die Auflassung nicht entbehrlich. Dieselbe muß daher, wenn der Eigenthümer dieselbe nachträglich verweigern sollte, event. im Rechtswege erzwungen werden. Das gerichtliche Erkenntniß ersetzt alsdann die Auflassungs-Erklärung. (Seydel S. 167, s. auch § 33 Ent.-Ges. A. M. Löbell S. 135.)

1. Die Bauerlaubniß.

Eine Besonderheit der Eisenbahn-Grunderwerbsverträge ist die Stipulation über Ertheilung der Bauerlaubniß seitens des Grundeigenthümers an den Unternehmer. In Rücksicht auf die in der Regel erforderliche Beschleunigung des Eisenbahnbaues und die Langwierigkeit des formellen Abschlusses der Erwerbsverträge, pflegen denselben häufig präparatorische Vereinbarungen voranzugehen, welche zunächst die Bauerlaubniß seitens des Grundeigenthümers, d. h. die Erlaubniß desselben zur Verwendung des erforderlichen Terrains für den Bahnbau unter Vorbehalt des definitiven Vertragsabschlusses zum Zwecke haben.[12]) Der Rechtscharakter dieser Vereinbarungen kann ein sehr verschiedener sein, je nachdem nur über die Bauerlaubniß und Besitzüberlassung[13]) — mit oder ohne dafür zu gewährendes Aequivalent — oder zugleich auch über die Essentialien des Erwerbsvertrages — Gegenstand und Preis — mehr oder weniger bestimmte Abreden getroffen werden. Darnach ist im konkreten Falle zu beurtheilen, ob das Abkommen über die Ertheilung der Bauerlaubniß sich lediglich als eine precario gewährte Einräumung des thatsächlichen Besitzes oder, im Falle der Ausbedingung eines Nutzungszinses, als Pacht oder Miethe, oder endlich zugleich auch als pactum de vendendo bezw. als wirklicher Kaufvertrag[14]) darstellt. Hiervon hängt weiter die Entscheidung der Frage ab, ob und von welchem Zeitpunkte ab der Eigenthümer

---

[12]) In der Regel geht das vorläufige Abkommen dahin, daß der Eigenthümer dem Unternehmer den Besitz und das freie Benutzungsrecht der von letzterem bezeichneten Grundstücke, soweit dieselben zu dem betreffenden Bahnbau erforderlich sind unter Vorbehalt aller Rechte auf Entschädigung überläßt. Der Unternehmer behält sich das Recht vor, je nach Bedürfniß mehr oder weniger in Besitz und Benutzung zu nehmen. Dem Eigenthümer werden vom Tage der Besitzabtretungserklärung oder einem bestimmten späteren Termine (Räumung 2c.) an die Zinsen der später gütlich oder im Rechtswege 2c. festgesetzten Entschädigungssumme gezahlt. (Vgl. Erl. des Hand.-Min. vom 19. März 1877, II. 5506.)

[13]) Löbell S. 104 Anm. 3 bemerkt hierüber zutreffend, daß eine Einigung zum Zwecke der Ueberlassung des Besitzes nur die Bedeutung einer einstweiligen Verständigung bis zum Abschluß des Enteignungsverfahrens habe, hinsichtlich der gegenseitigen Verpflichtungen nach ihrem besonderen Inhalt beurtheilt werden müsse und, weil sie keine Veräußerung, nicht der Erleichterungen des § 17 Ent.-Ges. bedürfe, auch auf die Rechte Dritter nur insoweit Einfluß habe, als diese mit Besitz verbunden seien. Der Annahme Seydel's (S. 112 Anm. 3), die Erlaubniß müsse in einer solchen Form ertheilt werden, daß über die Absicht, dem Unternehmer im Voraus die Rechte des Eigenthümers einzuräumen, kein Zweifel besteht, kann nicht beigepflichtet werden. Eine Form ist nicht vorgeschrieben, sie kann sehr verschiedenartig sein, und § 16 sieht ausdrücklich eine Vereinbarung lediglich zum Zwecke der Ueberlassung des bloßen Besitzes vor. Ganz von dem Inhalte der Vereinbarung hängen daher auch die weiter von Seydel berührten Fragen ab, ob eine nachträgliche Rückforderung oder ein Widerruf der Bauerlaubniß gestattet ist.

[14]) s. Anm. 8 u. 9 S. 293, 294.

die Zinsen des Kaufpreises (der Grundentschädigung) für das dem Unternehmer zum Bau überlassene Terrain von diesem zu beanspruchen hat.[15])

2. Die Legitimation zum Vertragsabschluß.

Während in Betreff der freiwilligen Veräußerung für nicht der Enteignung unterliegendes Grundeigenthum sich die Legitimation zum Vertragsabschlusse lediglich nach den allgemeinen landesrechtlichen Vorschriften richtet,[16]) sind für die der Enteignung unterworfenen[17]) Grundstücke in dieser Hinsicht durch das Einteignungs-

---

[15]) Ist die Bauerlaubniß auf Grund einer Einigung über den Gegenstand der Abtretung zum Zwecke der Ueberlassung des Besitzes und des Eigenthums erfolgt und nur die Entschädigungsfeststellung dem Enteignungs- oder Rechtswege vorbehalten (§ 16 Ent.-Ges.), so ist nach den Regeln des Kaufvertrages die späterhin festgestellte Entschädigung für Grund und Boden sowie Wirthschaftserschwernisse vom Tage der Besitzabtretung (Uebergabe) an zu verzinsen, da der Unternehmer nicht Sache und Kaufgeld zugleich nutzen darf (Erk. d. R.-G. v. 3. November 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 299. 300). Auf den Moment des Eigenthumsüberganges (Auflassung) kommt es für die Frage der Verzinsung nicht an (Erk. d. Reichsger. v. 19. April 1884, eod. Bd. 3 S. 218). Voraussetzung ist aber, daß die Essentialien eines Kaufes vorliegen und das bezügliche Abkommen perfekt geworden ist. Die bloße Erlaubniß zum Bau und zur thatsächlichen Besitznahme begründet an sich den Zinsenanspruch nicht (Erk. des Reichsger. v. 22. Novbr. 1880, eod. Bd. 1 S. 310).

[16]) Die genaue Bezeichnung der Kontrahenten nach Namen, Stand, Wohnort, Legitimation (Eigenthümer, Miteigenthümer, Vormund, Kurator, Bevollmächtigter) ist erforderlich; in Betreff des Grunderwerbskommissars der Eisenbahnverwaltung die Firma, der Sitz der Gesellschaft bezw. der Staatseisenbahnbehörde, für welche der Vertrag abgeschlossen wird. (Vgl. Erk. d. Reichsger. v. 22. November 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 310 [312]). Hinsichtlich der verstaatlichten Eisenbahnen ist für die Zeit, daß dieselben noch nicht in das Eigenthum des Staates übergegangen sind, Folgendes bestimmt: In den Verträgen über Erwerbung von Grundstücken ist, sofern der Kaufpreis aus vorhandenen Gesellschaftsmitteln (Baufonds) gezahlt wird, die Eisenbahngesellschaft vertreten durch die Königl. Eisenbahndirektion als Käuferin zu bezeichnen. Ebenso ist bei Tauschverträgen, wenn die zu vertauschenden Grundstücke aus Gesellschaftsfonds erworben sind und die einzutauschenden Grundstücke eine Kompletirung des durch die abzugebenen Flächen verringerten Gesellschaftsvermögens bilden, die Eisenbahngesellschaft, vertreten durch die Kgl. Eisenbahndirektion, einerseits als Verkäuferin, andererseits als Erwerberin der betreffenden Terrainflächen aufzuführen. In derartigen Fällen hat auch die Zuschreibung des Areals an die Eisenbahngesellschaft und die Eintragung auf dem für den Grundbesitz der letzteren bestimmten Grundbuchfolien zu erfolgen. Wird dagegen der Kaufpreis für Grundstücke aus vom Staate zu beschaffenden Mitteln gedeckt, so hat auch die Erwerbung lediglich für den Staat zu erfolgen und sind die betreffenden Verträge von der Königl. Eisenbahndirektion als solcher abzuschließen (Erl. v. 18. Febr. 1881 II b 1299).

[17]) d. h. nach dem Befinden der zuständigen Behörde, i. e. des Ministers der öffentlichen Arbeiten (§ 15 Enteign.-Ges.) zu dem Unternehmen erforderlichen Grundstücke (§ 16 l. c.) s. oben S. 286 u. Anm. 3, 5 u. 6 S. 293.

gesetz einige besondere Erleichterungen eingeführt:[18]) Handelt es sich um Grundstücke oder Gerechtigkeiten bevormundeter, unter Kuratel stehender oder anderer handlungsunfähiger Personen, so genügt der Abschluß des Vertrages durch deren Vertreter unter Genehmigung des vormundschaftlichen Gerichts oder desjenigen Gerichts, welches die Veräußerung der Grundstücke und Gerechtigkeiten solcher Personen aus freier Hand zu genehmigen befugt ist.[19]) Lehns- und Fideikommißbesitzer sind befugt, solche Verträge unter Zustimmung der beiden nächsten Agnaten abzuschließen, sofern die Stiftungsurkunden oder besondere gesetzliche Bestimmungen jene Veräußerungen nicht unter erleichterter Form gestatten.[20]) Im Bezirk des Oberlandesgerichts Köln sind die Vertreter der Abwesenden, Interdicirten und anderer hand-

---

[18]) Abgesehen hiervon sind auch in Betreff dieser Grundstücke die nach den bestehenden Gesetzen für die Veräußerung von Grundeigenthum vorgeschriebenen Formen zu wahren (§ 17 Al. 1 Enteign.-Ges.). Daran ist durch § 17 nichts geändert. Es hat also auch in den Fällen des § 16 die Veräußerung und der Erwerb überall im Wege der gerichtlichen Auflassung zu erfolgen (Seydel 2. Aufl. S. 115 Anm. 1).

[19]) § 17 Al. 2 Ent.-Ges. — Vgl. §§ 2—8 u. § 42 Nr. 5 Vormundsch.-Ord. v. 5. Juli 1875 (G.-S. S. 431). Unter Vertretern sind die gesetzlichen Vertreter gemeint, s. insbes. d. Ges. betr. die Geschäftsfähigkeit Minderjähriger v. 12. Juli 1875. Nach der Vormundschaftsord. (§§ 11. 42 Nr. 5. 82) hat bei Veräußerung von Grundstücken der Minderjährigen, Geisteskranken, Verschwender u. Abwesenden, sowie solcher Personen, welche wegen Taubheit, Stummheit und Blindheit an der Besorgung ihrer Rechtsangelegenheiten gehindert sind, das Vormundschaftsgericht die Genehmigung zu ertheilen. Es ist also die im § 17 Enteign.-Ges. für genügend erklärte Form des Vertragsabschlusses für alle freiwilligen Veräußerungen von Grundstücken bevormundeter und unter Kuratel (Pflegschaft) stehender Personen eingeführt. Zur gerichtlichen Genehmigung der Veräußerung sind nach § 26 Ausführungsgesetz v. 24. April 1878 die Amtsgerichte zuständig. Zur Veräußerung von Grundstücken in Konkurs gerathener Personen (§ 17 Al. 2 Ent.-Ges.) bedarf es der Genehmigung des Gerichts gegenwärtig nicht mehr. Vielmehr hat nach der Reichs-Konk.-Ord. der Konkursverwalter nur die Genehmigung des Gläubigerausschusses oder, wenn ein solcher nicht bestellt ist, die Genehmigung einer Gläubiger-Versammlung einzuholen (s. §§ 122—124 R.-K.-O.).

[20]) § 17 Al. 3 Ent.-Ges. Vgl. Th. II Tit. 4 §§ 87 ff. A. L.-R. und das Gesetz v. 15. Febr. 1840 (§§ 15. 16.) über Familienschlüsse bei Familien-Fideikommissen, Familienstiftungen und Lehnen (G.-S. 1840 S. 20) u. Ges. v. 5. März 1855 betr. die Kompetenz der Gerichtsbehörden in Familien-Fideikommißsachen (G.-S. 1855 S. 175). Die Legitimation der beiden nächsten Agnaten (A. L.-R. Th. I Tit. 18 § 15) wird durch eine Bescheinigung der zuständigen Lehns- oder Fideikommißbehörde geführt (s. Löbell S. 108 Anm. 3 u. die dort cit. Gesetze. Seydel S. 116 Anm. 3 Schrötter S. 43 Anm. 16). Im Bereiche des Gesetzes v. 3. März 1850 (G.-S. S. 145) bezw. des Gesetzes v. 27. Juni 1860 sind Lehns- und Fideikommißbesitzer befugt, einzelne Gutsparzellen auch ohne Einwilligung der Lehns- und Fideikommißberechtigten zu veräußern bezw. zu vertauschen, sofern bei landschaftlich beliehenen Gütern die Kreditdirektion, bei anderen die Auseinandersetzungsbehörde bescheinigt, daß die Abveräußerung oder Vertauschung den gedachten Interessenten unschädlich sei.

lungsunfähiger Personen befugt, giltig in die Veräußerung zu willigen, wenn sie dazu von dem Gericht nach Anhörung der Staatsanwaltschaft ermächtigt sind.[21]) Dies findet auch auf Dotal- und Fideikommißgrundstücke Anwendung.[22])

3. Veräußerungsbeschränkungen.

Sodann finden auf der Enteignung unterworfene Grundstücke im Falle freiwilliger Veräußerung solche Veräußerungsbeschränkungen nach gesetzlicher Vorschrift keine Anwendung, welche zur Verhütung der Trennung von Gutsverbänden oder der Zerstückelung von Ländereien bestehen.[23]) Anderweitige Veräußerungsbeschränkungen können dagegen auch bei diesen Grundstücken nur durch die wirkliche Enteignung beseitigt werden.

4. Vorbehalt der Mehr- und Minderentnahme.

Wie bei gewöhnlichen Grunderwerbsverträgen ist auch bei Eisenbahn-Grunderwerbsverträgen die genaue Bezeichnung[24]) der den Gegenstand des Erwerbes bildenden Grundstücke oder Grundstückstheile Essentiale des Vertrages. In Betreff des Erwerbes von Grundstückstheilen (Parzellen) ergiebt sich aber das Erforderniß einer eigenartigen Vertragsnorm aus dem Umstande, daß der Eisenbahn-Unternehmer selbst bei genauester Projektirung von vornherein zumeist nicht zu übersehen vermag, wie viel Terrain zu dem Bahnbau bezw. den im öffentlichen Interesse oder zum Schutze benachbarter Grundstücke zu

---

[21]) § 17 Al. 4 Ent.-Ges. Für Minderjährige, Geisteskranke, Verschwender, Abwesende, sowie diejenigen Personen, welche wegen Taubheit, Stummheit oder Blindheit an der Besorgung ihrer Rechtsangelegenheiten gehindet sind, und für Gemeinschuldner (§ 17 Al. 3 l. c.) sind jedoch jetzt auch im Bezirke des Ob.-Land.-Ger. Köln die Vormundschafts- bezw. Konk.-Ord. maßgebend (s. Anm. 19 S. 297). — Ein Antrag in der Rathskammer ist nicht mehr erforderlich. Das Amtsgericht genehmigt ohne Weiteres selbstständig. (§ 26 Al. 2 Ausf.-Ges. z. D. Ger.-Verfass.-Ges.) nach Anhörung der Staatsanwaltschaft an Stelle des öffentl. Ministeriums (§ 58 l. c.).

[22]) In Betreff der Dotalgrundstücke vgl. Art. 1554 ff. code civil und bezüglich der Fideikommißgrundstücke A. Kab.-O. v. 25. Febr. 1826, betr. die Errichtung der Familien-Fideikommisse in den Rheinprovinzen (G.-S. S. 19).

[23]) § 17 Al. 5 Ent.-Ges. — z. B. § 8 Gesetz über gemeinschaftl. Holzungen v. 14. März 1881 (G.-S. S. 261) Ges. v. 3. Jan. 1845 § 5 Nr. 5; v. 24. Febr. 1850 § 1; v. 24. Mai 1853 § 5 Nr. 5.

[24]) nach Gemeinde, Kataster, Flur, Nummer, Größe, Kulturart; ferner auch die auf dem Grundstücke stehenden Gebäude, Bäume, sowie sonstige Zubehörungen und Früchte.

errichtenden Anlagen endgültig gebraucht werden wird.[25]) Demgemäß wird in die Erwerbsverträge von Parzellen in der Regel ein besonderer Vorbehalt über die Befugniß des Eisenbahn-Unternehmers zu einer Mehr- oder Minderentnahme von Terrain des Verkäufers, über die zeitlichen und räumlichen Grenzen dieser Befugniß, den Preis sowie die Art und Form der Zuzahlung bezw. Zurückzahlung aufgenommen. Darnach ist der Kauf in der Regel nur hinsichtlich des fest erworbenen Theils ein unbedingter, dagegen innerhalb der Grenzen der Mehr- oder Minderentnahme bis zum Ablauf der vereinbarten Frist ein bedingter.[26])

5. Vorbehalt der vorübergehenden Benutzung des anliegenden Terrains.

Auch die Nothwendigkeit zur vorübergehenden Benutzung von Flächen des Restgrundstückes zu Zwecken des Baues, Bodenablage-

---

[25]) Dies ist vornehmlich von den Festsetzungen gemäß § 14. 21. 22. Enteig.-Ges. f. § 24 Ziff. 2, sowie auch von anderen, häufig erst während des Baues hervortretenden Umständen abhängig.

[26]) So ist prinzipiell der Rechtscharakter der fraglichen Stipulation, wenngleich die Fassung eine sehr verschiedenartige ist. Die Vereinbarung geht in der Regel dahin, daß die Eisenbahnverwaltung als Käuferin für berechtigt erklärt wird, soweit dies (nach ihrem Ermessen) für die Zwecke des Bahnbaues erforderlich sein sollte, aus dem Restgrundstücke des Verkäufers binnen einer bestimmten Frist und bis zu einer bestimmten räumlichen Grenze Mehrterrain unter den Bedingungen des Kaufvertrages zu erwerben oder auch, wenn das gekaufte Terrain zum Theil entbehrlich sein sollte, zu verlangen, daß der Verkäufer diesen Theil bis zu einer bestimmten Frist zum selben Preissatze zurücknimmt. Die ungewisse künftige Thatsache ist also in erster Reihe der Mehrbedarf oder Minderbedarf. Zumeist liegt aber eine zwiefache Bedingung vor: der Kauf in Betreff der Mehr- oder Minder-Terrains ist nicht allein von dem Mehr- und Minderbedarf abhängig sondern auch davon, daß die Käuferin von ihrem Rechte Gebrauch machen will. Denn sie ist nicht verpflichtet, das mehrerforderliche Terrain zu erwerben oder das mindererforderliche zurückzugeben, sondern nur berechtigt. Andererseits hat sie dieses Recht aber nur, wenn Mehr- oder Minderbedarf wirklich vorliegt. Beide Bedingungen müssen also nach der gewöhnlichen Fassung dieser Stipulation zusammentreffen. Wo freilich der Mehr- oder Minderbedarf von dem Ermessen der Käuferin abhängig gemacht ist, ist diese Unterscheidung unerheblich.

Ist räumlich eine Grenze für die Mehrentnahme nicht bestimmt, so ist anzunehmen, daß das Recht sich auf das ganze Restgrundstück des Verkäufers erstreckt. Ist zeitlich eine Grenze nicht gesetzt, so erreicht das Recht jedenfalls mit Beendigung des Baues sein Ende.

Ob das Mehrterrain auch dann gefordert werden kann, wenn dasselbe nicht zur Errichtung der Bahnbauten, sondern nur zur Entnahme von Baumaterialien (Kies, Erde, Steine, Kalk) also nur mittelbar zu Bauzwecken dienen soll, hängt von der Fassung der Stipulation ab, ist aber im Zweifel zu verneinen.

Bei Beendigung des Baues wird durch die Schlußvermessung endgültig festgestellt, ob mehr oder weniger Terrain, als das ursprünglich bezeichnete, verwendet worden ist, und sodann durch einen bezüglichen Nachtragsvertrag die Schlußvermessung anerkannt und damit der bedingte Kauf bezw. Rückkauf zu einem definitiven gemacht.

rungen, Interimswegen, Werkplätzen, Arbeiterhütten, stellt sich bei Parzellenkäufen häufig erst nachträglich heraus. Daher pflegt den Parzellenkaufverträgen die besondere Stipulation beigefügt zu sein, daß der Unternehmer berechtigt sein soll, wenn und soweit dies zum Bahnbau (— nach seinem Ermessen —) erforderlich oder in bestimmt vorher bezeichneten Grenzen und Fristen, neben der Bahn bezw. der gekauften Parzelle Terrain des Verkäufers zur vorübergehenden Benutzung gegen einen vereinbarten Nutzungszins und Entschädigung für etwaige Bestellungskosten, zerstörte Früchte rc. in Besitz zu nehmen. Mit dem eigentlichen Grunderwerbsvertrage wird hiernach noch ein bedingter Pachtvertrag, sowie — in Betreff der auf dem zu pachtenden Terrain etwa befindlichen Früchte rc. — ein bedingter Kaufvertrag verbunden.

6. Verzicht des Verkäufers auf Nachforderungen.

Wie bei gewöhnlichen Grunderwerbsverträgen ist auch bei Eisenbahn-Grunderwerbsverträgen die genaue Festsetzung des Preises sowohl für den Grund und Boden, wie auch für die darauf etwa befindlichen Gebäude, Anlagen, Bäume, überhaupt Zubehör und Früchte ein wesentlicher Bestandtheil des Vertrages. Mit Rücksicht auf die Rückwirkungen, welche bei Parzellenkäufen die Trennung der Parzelle von dem örtlichen und wirthschaftlichen Zusammenhange mit dem Restbesitze an sich sowie die künftige Bestimmung der Parzelle zur Anlage und zum Betriebe der Eisenbahn auf den Werth des Restgrundstückes sowie auf die Integrität desselben auszuüben vermögen, pflegt besonders stipulirt zu werden, daß der für die Parzelle vereinbarte Preis zugleich den Mehrwerth umfaßt, welchen der abzutretende Theil durch seinen örtlichen oder wirthschaftlichen Zusammenhang mit dem Ganzen hat, sowie den Minderwerth, welcher für den übrigen Grundbesitz durch die Abtrennung der Parzelle entsteht.[26a]) Auch knüpft sich daran häufig die weitere Verabredung, daß durch Zahlung dieses Preises der Verkäufer — für sich und seine Rechtsnachfolger — in Betreff aller Ansprüche gegen den Eisenbahn-Unternehmer aus dem früheren Besitz der abgetretenen Fläche und aus den, dem Restbesitze durch die Ausführung, den Bau und Betrieb der Eisenbahn entstehenden Nachtheilen sich für vollständig entschädigt erklärt und allen derartigen Nachforderungen unbedingt entsagt.[27])

[26a]) Vgl. hierüber unten § 23 Ziff. IV u. Erk. d. Reichsger. v. 30. Oktober 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 387—389.

[27]) Dieser Verzicht kann sich rechtsgültig nur auf solche Nachtheile aus der Abtretung sowie aus dem Bau und Betrieb der Eisenbahn beziehen, welche eine

7. Die Lastenfreiheit.

Es ist nothwendig, daß die einzelnen zum Eisenbahn-Unternehmen erforderlichen Grundstücke von privatrechtlichen Lasten frei werden.[28]) Denn diese Grundstücke bilden das Substrat des Eisenbahnbaues und Betriebs. Der Unternehmer bedarf ihrer zur Ausübung des ihm durch die Konzession verliehenen Betriebsrechts und der Betriebspflicht. Mit der konzessionsmäßigen Bestimmung für den öffentlichen Verkehrszweck ist die privatrechtliche Belastung, welche diesen und das Verfügungsrecht des Unternehmers mehr oder weniger zu beschränken vermag, nicht vereinbar. Die Eisenbahngrundstücke treten aus dem Privatverkehre[29]) und sind ohne staatliche Genehmigung nicht wieder veräußerlich; sie können daher den dinglich Berechtigten nicht weiter zum Objekt der Ausübung von Rechten belassen werden.[30])

Werthverminderung bezw. Entwerthung des Restgrundstückes voraussichtlich zur Folge haben (wie z. B. Wirthschaftserschwernisse, Umwege, Verlust der Bauplatzqualität durch Baubeschränkungen und Bauverbote, ungünstige, den Betriebsanschlüssen künftighin ausgesetzte Lage des Grundstücks) und daher vom Verkäufer von vornherein bei Festsetzung des Kaufpreises der Parzelle verständigerweise mit in Anschlag gebracht werden. Dieser Preis umfaßt präsumtiv die ganze Entschädigung, welche dem Verkäufer nach Maßgabe des Enteignungsgesetzes gebührt, mithin auch die Vergütung der Nachtheile, welche durch den Betrieb der Anlage für den Restbesitz entstanden sind oder voraussichtlich entstehen können (Erk. d. 5. Civ.-Sen. d. R.-G. v. 12. Dezbr. 1883. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 306). Auch der Rechtsnachfolger muß insoweit diesen Verzicht gegen sich gelten lassen, weil er den Restbesitz bereits mit dieser ihm ersichtlichen und bekannten Entwerthung erwirbt und einen entsprechend geringeren Preis zahlt. Dagegen kann der Eigenthümer auf Ansprüche aus der künftigen Verletzung des Nachbarrechts z. B. auf Schadensansprüche aus einzelnen Brandschäden durch Funken der Lokomotive, aus Wasserschäden, Zerstörung von Gebäuden durch Erschütterungen 2c. weder für sich noch für seine Rechtsnachfolger im Voraus gültig verzichten, weil derartige Schäden nach Eintritt und Umfang gänzlich unbekannt und unbestimmbar sind, mithin eine Veranschlagung im Kaufpreise nicht finden können.

[28]) Die generelle Verpfändung des Eisenbahngrundbesitzes durch Eintragung der Obligationenschuld in ein Eisenbahngrundbuch, — wie dies in Oesterreich durch die Gesetze v. 24. April u. 19. Mai 1874, Nr. 49. 70 R.-G.-B. eingeführt worden und in Preußen früher in Aussicht genommen war, steht diesem Grundsatze nicht entgegen. Denn die Generalhypothek lastet nicht sowohl auf dem einzelnen Grundstücke, als vielmehr auf dem gesammten Eisenbahnkomplexe, kann also den Zusammenhang und die Existenz dieses letzteren nicht gefährden.

[29]) sie werden res extra commercium: Vgl. A. L.-R. Th. I Tit. 4 § 14, Tit. 5 § 39, Tit. 8 § 4. Windscheid, Pandekt. § 147.

[30]) Mit der Bestimmung für den öffentlichen Verkehr vermöge staatlicher Anordnung ist der Grund und Boden für die Dauer der Verwendung dem Privatverkehr entzogen. Es steht weder im Belieben des Eisenbahn-Unternehmers, über den Grund und Boden anderweitig zu verfügen, noch in der Befugniß eines dinglich Berechtigten, Verfügungen über den Grund und Boden zu treffen, bezw. denselben zum öffentlichen, meistbietenden Verkauf zu bringen, und zwar gilt dieser Grundsatz nicht nur, wenn die Verwendung zum eigentlichen Bahnkörper, sondern überhaupt, wenn dieselbe zu solchen Anlagen erforderlich ist, welche die Bahn als

a. Aus diesen Gründen wird in die Erwerbsverträge von Grundstücken, welche für das Unternehmen bestimmungsmäßig erforderlich d. h. der Enteignung unterworfen sind, die besondere Stipulation der Lastenfreiheit aufgenommen, welche in der Regel dahin geht, daß der Verkauf des Grundstücks[31]) zum völligen und unbeschränkten Eigenthum frei von allen darauf haftenden privaten Lasten, Abgaben und Verbindlichkeiten,[32]) insbesondere Hypotheken, Grundschulden, Dienstbarkeiten (Servituten) und Reallasten erfolgt und der Verkäufer diese Lasten- ꝛc. Freiheit Gewähr leistet. Häufig wird auch die Freiheit von öffentlichen Lasten, Abgaben, Steuern ganz oder theilweise mitausbedungen.[33])

Für Grundstücke, welche nicht der Enteignung unterliegen, würde das Fortbestehen der dinglichen Belastung zwar an sich angängig sein. Jedoch pflegt auch in Betreff dieser Grundstücke die Stipulation der Lastenfreiheit in gleicher Weise aufgenommen zu werden.

Bei Erwerbsverträgen von Grundstücken, welche nach dem Befinden der zuständigen Behörde zu dem Unternehmen erforderlich d. h. der Enteignung unterworfen sind, ergiebt sich nach Vorschrift

---

öffentliche Straße zur allgemeinen Benutzung dienlich machen (Erk. des 2. Hülfs-Sen. des Reichsger. v. 5. Dezbr. 1881. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 162).

[31]) mit allem Zubehör, Rechten und Gerechtigkeiten ꝛc.

[32]) In dieser Allgemeinheit umfaßt die Stipulation alle dinglichen Rechte, sowohl die Erwerbsrechte (Näherrecht, Retrakt, Vor- und Wiederkaufsrecht, Rechte der Lehns- und Fideikommißanwärter ꝛc.) wie die Veräußerungsrechte (Hypothek, Grundschuld) Gebrauchs- und Nutzungsrechte d. h. Servituten oder Dienstbarkeiten (Personal- und Realservituten) und Reallasten (Zehnten, Zinsen, Dienste, Auszug, Altentheil, Altsitz, Leibzucht, Leibgedinge, Laudemium ꝛc.) wie auch die an die Stelle der Reallasten getretenen Ablösungsrenten, endlich auch Pacht und Miethe.

[33]) „mit Ausnahme der Grundsteuer" oder auch „mit Ausnahme der Staats- und Kommunalsteuern": Soweit den zu dem Eisenbahn-Unternehmen erworbenen Grundstücken in Folge der Art ihrer demnächstigen Verwendung z. B. zu Schienenwegen, fiskalischen Beamtenwohnungen ꝛc. (A. Kab.-Ord. vom 8. Juni 1834. §§ 4 a. c. d. 10 Grundsteuergesetz v. 21. Mai 1861 u. §§ 3. 15 ff. Gebäudesteuerges. v. 21. Mai 1861) die Steuerfreiheit gesetzlich eingeräumt ist, bedarf es einer besonderen Stipulation hierüber nicht. Soweit aber die Steuer- und Abgabenfreiheit gesetzlich nicht zugelassen ist (z. B. Deichlast § 16. Ges. v. 28. Januar 1848. Grundsteuer — abgesehen von dem eigentlichen Bahnkörper), darf die Vertheilung der Steuer- und Abgabenpflicht durch Privatabrede nur in dem Umfange anderweitig erfolgen, wie die Gesetze dies gestatten. (Vgl. hierüber Gesetz vom 3. Januar 1845. §§ 7 ff. § 11. § 19. G.-S. S. 25 u. v. 25. August 1876. G.-S. S. 405. Erk. d. Ob.-Verw.-Ger. v. 9. Juni 1880. Entsch. Bd. 7 S. 186, vom 14. Januar 1882. Entsch. Bd. 8 S. 150 u. 19. Septbr. 1885. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 224. Erk. des Reichsger. v. 24. Septbr. 1884. Eisenbahnrechtl Entsch. Bd. 3 S. 376. Brauchitsch Bd. 1 S. 203. 212).

des Enteignungsgesetzes auch ohne besondere Vertragsstipulation unter zwei bestimmten Voraussetzungen die Lastenfreiheit ex lege; nämlich wenn der Vertrag

1. entweder in Gemäßheit des § 16 des Enteignungsgesetzes behufs Regelung der Rechte Dritter unter Vorbehalt der Durchführung des förmlichen Enteignungsverfahrens,
2. oder in Gemäßheit des § 26 des Enteignungsgesetzes d. h. nach der definitiven Planfeststellung in der kommissarischen Entschädigungsfeststellungsverhandlung zu Protokoll

abgeschlossen worden ist. Ist eine dieser beiden Voraussetzungen vorhanden, so folgen die rechtlichen Wirkungen des § 45 des Enteignungsgesetzes[34]): das Grundstück wird mit dem Eigenthumsübergang[35]) von allen darauf haftenden privatrechtlichen Verpflichtungen frei und der Kaufpreis tritt rücksichtlich aller Eigenthums=, Nutzungs= und sonstigen Realansprüche, insbesondere der Reallasten, Hypotheken und Grundschulden an die Stelle des veräußerten Grundstücks. Doch können Hypotheken= und Grundschuldgläubiger, sowie Realberechtigte, soweit ihre Forderungen durch die zwischen Unternehmer und Eigenthümer vereinbarte Entschädigungssumme nicht gedeckt werden, deren Festsetzung im Rechtswege gegen den Unternehmer fordern, wobei die Beweisvorschriften der §§ 30 und 40 des Enteignungsgesetzes zur Anwendung kommen.[36])

b. Im Anschluß an die besondere Stipulation der Lastenfreiheit übernimmt der Verkäufer vertragsmäßig die spezielle Verpflichtung,

---

[34]) § 46 Satz 1 des Enteign.=Ges. v. 11. Juni 1874. Löbell S. 200 Anm. 1. Seydel S. 232 Anm. 1. Liegt nicht eine dieser beiden Voraussetzungen vor, so kann die Lastenfreiheit bei freiwilligen Verkäufen ex lege nicht eintreten, auch wenn der Verkauf ein der Enteignung an sich unterworfenes, d. h. zu dem Unternehmen erforderliches Grundstück betrifft. (Erk. d. 2. Hülfs=Sen. des Reichsger. v. 23. Mai 1881. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 47. 48.)

[35]) d. h. im Geltungsgebiete der Grundbuchordnung mit der Auflassung.

[36]) § 46 Satz 2 Enteign.=Ges. Das Klagerecht der Realberechtigten ist ein selbstständiges, von einer vorgängigen Betheiligung oder Feststellung im Verwaltungswege nicht abhängiges (Erk. des 2. Civ.=Sen. des Reichsger. v. 30. Juni 1881. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 67). Es ist auch nicht die 6monatliche Frist des § 30 Ent.=Ges. für sie maßgebend, sondern die gewöhnliche Verjährungsfrist. Das Klagerecht ist aber beschränkt auf den durch die freiwillig vereinbarte Entschädigung nicht gedeckten Theil ihrer Forderungen (Löbell S. 200. Seydel S. 234), es ergreift weder das veräußerte Grundstück, noch die Entschädigungssumme, welche ihnen schon ex lege haftet, sondern geht persönlich gegen den Unternehmer (Bähr und Langerhans S. 113), dessen Genehmigung zur Auszahlung also auch nicht erforderlich ist. (App.=Ger. Hamm bei Johow Bd. 8 S. 73.)

das Grundstück bezw. den Grundstückstheil (die Parzelle) binnen einer bestimmten Frist lastenfrei zu machen[37]) und dies dem Eisenbahn-Unternehmer nachzuweisen. Zugleich pflegt vereinbart zu werden, daß nach Ablauf der Frist letzterer befugt ist, entweder unter Hinterlegung des Kaufpreises das Recht auf Befreiung des Grundstücks von den darauf haftenden Lasten gegen den Verkäufer im Wege der Klage geltend zu machen oder — soweit es sich um der Enteignung unterworfene Grundstücke handelt — gemäß § 16 des Enteignungsgesetzes behufs Regelung der Rechte Dritter die Durchführung des Enteignungsverfahrens zu beantragen, — welche alsdann, wie oben S. 301 ausgeführt, die Lastenfreiheit des Grundstücks gesetzlich zur Folge hat.[38])

8. Verzicht auf das gesetzliche Vorkaufsrecht.

Wegen aller Theile von Grundstücken, welche in Folge des verliehenen Enteignungrechtes zwangsweise oder durch freien Vertrag an den Unternehmer abgetreten sind, findet ein gesetzliches Vorkaufsrecht statt, wenn in der Folge das abgetretene Grundstück

---

[37]) Dies geschieht bei ganzen Grundstücken durch Löschungsbewilligung der aus dem Kaufpreise befriedigten Gläubiger und sonstigen Berechtigten, bei Trennstücken auf zwiefachem Wege:

I. Es wird das im § 71 der Grundbuchordnung gedachte Unschädlichkeitsattest beigebracht. Nach § 71 l. c. hat der Grundbuchrichter einzelne Theile oder Zubehörstücke des Grundstücks ohne Einwilligung der Lehns- oder Familien-Fideikommiß-Berechtigten, der Hypotheken- oder Grundschuldgläubiger oder anderer dinglich Berechtigter unbelastet abzuschreiben, wenn die Unschädlichkeit der Veräußerung oder des Austausches für diese Berechtigten von der zuständigen Auseinandersetzungs-Behörde oder bei landschaftlich beliehenen Grundstücken von der Kreditdirektion bezeugt wird. Ein solches Unschädlichkeitsattest darf aber nur ertheilt werden, wenn das Trennstück im Verhältniß zum Hauptgut von geringem Werth und Umfang ist und das Kaufgeld dem Werthe des Grundstücks angemessen ist. Dasselbe scheidet sodann aus dem Realverbande des Hauptgrundstücks und das Kaufgeld tritt in Beziehung auf die oben bezeichneten dinglich Berechtigten an die Stelle des Trennstücks. Hinsichtlich der Verwendung des Kaufgeldes in das Hauptgut kommen die gesetzlichen Vorschriften über die Verwendung der Ablösungskapitalien zur Anwendung. Vgl. die Ges. v. 3. März 1850 (G.-S. S. 145) und 27. Juni 1860 (G.-S. S. 384). Turnau 3. Aufl. I S. 253 II S. 428 f. Achilles 3. Aufl. S. 415 f.

II. Es wird die Enthaftungserklärung (Exnexuationserklärung) der dinglich Berechtigten gemäß § 65 Grundbuchordnung in beglaubigter Form vorgelegt, d. h. eine Erklärung derselben, wonach sie das verkaufte Trennstück aus der Mithaft für ihre Rechte bezw. Forderungen entlassen. (Turnau I S. 248 f. Achilles S. 412 f.) Diese Erklärung vertritt die Stelle der Löschungsbewilligung. (Vgl. Erk. des 5. Civ.-Sen. des Reichsger. v. 29. März 1884. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 334.)

[38]) §§ 16. 45. 46 Enteign.-Ges.

ganz oder theilweise zu dem bestimmten Zweck nicht weiter nothwendig ist und veräußert werden soll.[39]) Dieses Vorkaufsrecht gehört nicht zu denjenigen Lasten, von welchen die der Enteignung unterworfenen, im Vertragswege unter den Voraussetzungen des § 46 des Enteignungsgesetzes erworbenen Grundstücke kraft des Gesetzes (§ 45) frei werden, entsteht vielmehr gerade durch die Abtretung in Folge gesetzlicher Vorschrift (§ 57). Es pflegt daher, um die der Enteignung unterliegenden, durch freien Vertrag zu erwerbenden Grundstückstheile auch von dieser gesetzlichen Last zu befreien, in die Parzellen-Erwerbsverträge der Verzicht des Verkäufers auf das ihm gesetzlich zustehende Vorkaufsrecht, sowie die Bewilligung bezw. der Antrag auf Eintragung dieses Verzichtes in das Grundbuch besonders aufgenommen zu werden. Für die nicht der Enteignung unterliegenden Parzellen bedarf es dieses ausdrücklichen Verzichtes nicht.[40])

9. Vormerkung zur Erhaltung des Rechts auf Auflassung und zur Sicherung gegen nachtheilige Verfügungen.

Mit Rücksicht darauf, daß die Erwerbsverträge in der Regel vorerst außergerichtlich abgeschlossen werden, pflegte im Gebiete der Grundbuchordnung in dieselben, damit der Verkäufer in der Zwischenzeit bis zur gerichtlichen Anerkennung nicht für die Eisenbahnverwaltung nachtheilige Dispositionen vornehme, die ausdrückliche Erklärung des Verkäufers aufgenommen zu werden, daß er sich zur jederzeitigen gerichtlichen Anerkennung des Vertrages und zur Auflassung verpflichtet und in die grundbuchmäßige Eintragung einer Vormerkung im Grundbuche zur Erhaltung des Rechts der Eisenbahn auf Auflassung des Grundstücks bezw. Grundstückstheils und zur Sicherung der Eisenbahn

---

[39]) Früher stand den Verkäufern von Grundstücken, welche dem Expropriationsrechte unterworfen waren, das Vor- und Wiederkaufsrecht nach den §§ 16—19 des Eisenb.-Ges. v. 3. Novbr. 1838 gesetzlich zu, gleichviel ob das Grundstück durch Enteignung oder freiwilligen Vertrag erworben war. Das Wiederkaufsrecht ist durch § 57 des Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874 aufgehoben, dagegen ist das Vorkaufsrecht dem Veräußerer durch die gedachte Gesetzesbestimmung gewahrt worden (s. des Näheren Abschn. V Th. b § 28 III).

[40]) Denn für diese besteht ein gesetzliches Vorkaufsrecht nicht, und das etwa auf den veräußerten Grundstücken bezw. Parzellen ruhende vertragsmäßige Vorkaufsrecht wird durch die allgemeine Stipulation der Lastenfreiheit (s. S. 301 Anm. 28 f.) mitgetroffen. Dagegen tritt häufig noch der Verzicht auf die Anfechtung des Vertrages aus der Verletzung über die Hälfte hinzu und — im Gebiete des Rheinischen Rechts — der Verzicht des Verkäufers auf die Resiliationsklage, sowie auf das gesetzliche Privilegium für den Kaufpreis und dessen bei der Transskription von Amtswegen zu bewirkenden Eintragung, indem der Hypothekenbewahrer hiervon ausdrücklich entbunden wird.

gegen nachtheilige Verfügungen des Eigenthümers willigt.[41]) Diese Erklärung erstreckt sich auch auf die gemäß Ziff. 4 nur bedingt gekauften Flächen. Im Gebiete des code civil pflegt eine Bestimmung des Inhalts aufgenommen zu werden, daß die Kosten der Transskription und des Hypothekenauszuges die Käuferin d. h. die Eisenverwaltung zu tragen hat.

10. Zahlung und Hinterlegung des Kaufpreises.

Da der Erwerbsvertrag gemäß Ziff. 7 (S. 301) die Stipulation enthält, daß der Verkäufer binnen einer bestimmten Frist das Grundstück lasten- und schuldenfrei zu machen verpflichtet ist, so schließt sich daran bezüglich der Zahlung des Kaufpreises die besondere Bestimmung, daß die Zahlung erst zu erfolgen hat, nachdem der Verkäufer den Nachweis der Lasten- und Schuldenfreiheit des Grundstücks dem Eisenbahn-Unternehmer vollständig erbracht hat, und daß, wenn der Verkäufer hierzu in der vereinbarten Frist nicht im Stande ist, der Unternehmer berechtigt ist, den Kaufpreis ganz oder theilweise — soweit derselbe zur Deckung der Lasten und Schulden erforderlich ist — zu hinterlegen.[42]) Im Gebiete der Grundbuchordnung tritt

---

[41]) §§ 8 u. 13 (auch 9—11, 19, 30, 70) des Eigenth.-Erw.-Ges. und §§ 64. 91 Grundbuchordnung vom 5. Mai 1872. Turnau 3. Aufl. I. S. 244 f. 254 f. 468 f. Achilles 3. Aufl. S. 100 f. 411 f. 436. Vgl. hierzu noch Erk. d. 5. Civ.-Sen. des Reichsger. vom 19. April 1884. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 349. und den Erlaß des Hand.-Min. vom 19. März 1877, II. 5506.

[42]) Sowohl Auszahlung wie Hinterlegung richtet sich nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften auf Grund der geschlossenen Verträge, und zwar auch in Betreff der gemäß § 16. 26 über expropriable Grundstücke vereinbarten. Weder die §§ 37 und 38 noch die §§ 47—49 des Enteign.-Ges. können Mangels ausdrücklicher Gesetzesvorschrift auf freiwillige Vereinbarungen Anwendung finden, insoweit diese Paragraphen von den allgemeinen Bestimmungen abweichen (Seydel 2. Aufl. S. 209. 216. 235—237. Dagegen bezüglich des § 37 Ent.-Ges. Entsch. d. Kammerger. v. 16. Febr. 1879. Johow Bd. 6 S. 27 und bezüglich des § 38: Löbell S. 182 Anm. 8). Hinterlegungsstellen sind nach der Hinterlegungsordnung vom 14. März 1879 (G.-S. S. 219) in Berlin (und zwar für den Bezirk des Landgerichts I und für die Bezirke der zum Landgericht II gehörigen Amtsgerichte in Berlin, Charlottenburg und Rixdorf) die Ministerial-, Militair- und Baukommission, in allen übrigen Landestheilen die Bezirksregierungen. Ueber die Bezirke der einzelnen Hinterlegungsstellen s. d. Verf. der Minist. d. Finanzen und d. Justiz vom 31. Juli 1879 (J.-M.-Bl. S. 216) und des ersteren vom 29. Juli 1879 (a. a. O. S. 327 f.), da die Hinterlegungsstellen nach § 4 Hinterl.-Ord. dem Finanzminister untergeordnet sind, so sind Beschwerden an diesen zu richten. Die Hinterlegung erfolgt entweder nach vorgängigem Gesuch auf Weisung der Hinterlegungsstelle oder ohne Gesuch auf Grund schriftlicher Erklärung, welche 1. Name, Stand ꝛc. und Wohnort des Hinterlegers, 2. den Betrag des hinterlegten Geldes, 3. die Angabe des Hinterlegungsgrundes, 4. soweit thunlich die Bezeichnung der Person, an welche der hinterlegte Betrag ausgezahlt werden soll, enthalten muß §§ 5. 12. 14. 15. 16 Hinterl.-Ord.). Im Gebiete des Rheinischen Rechts vertritt die von dem Gerichtsvollzieher nach Art. 1259 code civ. aufzunehmende Verhandlung diese Erklärung (§ 18 l. c.).

hierzu noch der vorgängige Nachweis, daß die Vormerkung zur Erhaltung des Rechts auf Auflassung (Ziff. 9 S. 305) und der Verzicht auf das gesetzliche Vorkaufsrecht (Ziff. 8 S. 304) in das Grundbuch eingetragen sind. Auch pflegt zur Vereinfachung der Zahlungs- und Quittungsleistung, wenn mehrere an dem Grundstücke betheiligt sind (Eheleute, Geschwister ꝛc.), eine besondere Vereinbarung dahin aufgenommen zu werden, daß einer der Betheiligten bevollmächtigt sein soll, den Kaufpreis nebst Accessorien (Fruchtentschädigungsgelder ꝛc.) allein in Empfang zu nehmen und darüber gültig zu quittiren, sowie gerichtliche ꝛc. Erklärungen abzugeben und — im Gebiete der Grundbuchordnung — die Auflassung zu erklären.

11. Gebühren und Stempelfreiheit.

Die freiwilligen Veräußerungsgeschäfte[43]) in Betreff der Grundstücke, welche der Enteignung unterworfen d. h. innerhalb des vorgelegten Planes belegen oder — was dasselbe ist — nach behördlicher Feststellung zu dem Unternehmen erforderlich sind,[44]) sind einschließlich sämmtlicher auf die Veräußerung bezüglichen Verhandlungen vor den Gerichten, Grundbuch- und Auseinandersetzungsbehörden[45]) sowie einschließlich der Quittungen und Konsense der Hypothekengläubiger[46]) und sonstigen Betheiligten gebühren- und stempelfrei.[47]) Auch

---

[43]) § 43 Al. 4 Ent.-Ges. vom 11. Juni 1874 (welcher an die Stelle des § 15 des Eisenb.-Ges. v. 3. November 1838 getreten ist, s. Seydel S. 223 Note 5). Diese Gesetzesbestimmung spricht zwar nur von den nach § 17 (resp. § 16) eintretenden freiwilligen Veräußerungsgeschäften. Es ist aber ohne Zweifel, daß sich die Bestimmung auch auf Vereinbarungen gemäß § 26 Ent.-Ges. bezieht.

[44]) Löbell S. 193 Anm. 8. Auf Erwerbsverträge, welche erst in der Erwartung der demnächstigen Konzessionirung geschlossen werden, bezieht sich die Kosten- ꝛc. Freiheit nicht. Seydel S. 222. 223.

[45]) Hierzu gehören die Katasterämter nicht. Die erforderlichen Auszüge aus der Gebäude- und Grundsteuermutterrolle werden nicht kostenfrei ertheilt. (V. v. 31. März 1834 G.-S. S. 47. Kab.-Ord. v. 16. Juli 1840. J.-M.-Bl. S. 250.)

[46]) Diesen Konsensen sind die Unschädlichkeitsatteste der landwirthschaftl. Kreditdirektionen (s. Anm. 37) gleichzustellen und daher gebühren- und stempelfrei. Wohl aber sind letzteren die ihnen aus der Ausfertigung solcher Atteste erwachsenden baaren Auslagen zu erstatten (Erl. d. Min. d. öff. Arb. v. 11. August 1886. II b 12187).

[47]) Vgl. § 15 Ges. vom 3. November 1838. § 3 Al. 1 i und Al. 2 des Stempelges. v. 7. März 1822 G.-S. S. 57. Vornehmlich fällt der Werth- bezw. Auflassungsstempel fort (§ 5 l. c. und §§ 1 ff. des Gesetzes, betreffend die Stempelabgaben vom 5. Mai 1872). Vgl. des Näheren über den Umfang dieser Stempel- und Gebührenfreiheit: Hoyer-Gaupp Preuß. Stempelgesetzgebung 3. Aufl. 1881. Anm. 79c–81. S. 79 ff. zum § 3 des Stempelgesetzes. Auch bei projektmäßigen Terrainabtretungen zu Eisenbahnanschlüssen ist der Werthstempel nicht zu verwenden. (Seydel S. 223 Anm. 2.) Das Privilegium der Kosten- ꝛc. Freiheit ist im Uebrigen ein allgemeines und daher kein Unterschied, ob die Erhebung der Gebühren einer

werden keine Depositalgebühren angesetzt. Soweit diese Verhandlungen vor den Notaren vorgenommen werden, sind sie stempelfrei.[48]) Auf die Kosten des administrativen Enteignungsverfahrens, soweit dies in Verbindung mit dem freiwilligen Veräußerungsgeschäft durchgeführt wird,[49]) sowie auf Kosten des prozessualischen Verfahrens[50]) erstreckt sich diese Gebühren- und Stempelfreiheit nicht.[51]) Ebensowenig findet dieselbe bei Veräußerung von Grundstücken statt, welche zwar für Zwecke des Eisenbahn-Unternehmens erworben werden, aber der Enteignung planmäßig nicht unterliegen.[52])

12. Anlegung von Eisenbahn-Grundbuchblättern.

Nach dem leitenden Prinzipe der Grundbuchordnung sind für jeden Gemeinde-, selbstständigen Guts- oder besonderen Grundsteuer-

---

Staats- oder Kommunalkasse zustehen würde. (Hiernach fallen auch die Gebühren der Feldgerichte in Nassau und der Voluntärgerichte im Bezirke des früheren Justizsenats Ehrenbreitenstein fort, s. Seydel S. 222.) Der schriftliche Abschluß der Erwerbsverträge ist zwar zur Auflassung und Eintragung des Eigenthumsübergangs 2c. nicht erforderlich. Abgesehen aber von sonstigen Zweckmäßigkeitsgründen — insbesondere zur genauen Fixirung aller wesentlichen Stipulationen — ist die Schriftlichkeit auch für das Privilegium der Stempelfreiheit nicht zu umgehen. Denn nach § 2 des Stempelabgabenges. v. 5. Mai 1872 tritt die Stempelfreiheit nur dann ein, wenn die bezügliche, das Veräußerungsgeschäft enthaltende, in an sich stempelpflichtiger Form ausgestellte Urkunde in Urschrift, Ausfertigung oder beglaubigter Abschrift dem Grundbuchamte vorgelegt wird. Die den Eisenbahnen zustehende Stempelfreiheit überträgt sich dann auch auf die Auflassungserklärung. Der Grundbuchrichter kann nur aus dem Vertrage ersehen und prüfen, ob das Grundstück zu Eisenbahnzwecken gemäß § 43 Enteig.-Ges. erworben wird. — Den Staatseisenbahnbehörden stehen überdies noch die Befugnisse aus § 19 der Grundbuchordnung zu. (Vgl. Johow Jahrb. Bd. 6 S. 95 Nr. 62, Bd. 7 S. 103 Nr. 76 und Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 374. 375.)

[48]) Vornehmlich für die Verhältnisse der Rheinprovinz von Bedeutung.

[49]) § 16. § 43 Al. 1—3 Enteig.-Ges. s. oben S. 294 und Anm. 10. Löbell S. 192 Anm. 2. Seydel S. 222 Anm. 1 und das dort angef. Reskr. des Min. der Finanzen und für Handel vom 3. März 1878. Zu diesen Administrativkosten gehören insbesondere die Tagegelder und Reisekosten der Kommissarien, die Sachverständigengebühren 2c.

[50]) Gerichtskostengesetz vom 18. Juni 1878 (R.-G.-Bl. S. 141) und Novelle vom 29. Juni 1881 (R.-G.-Bl. S. 178). Preuß. Ausf.-Ges. vom 10. März 1879 (G.-S. S. 145).

[51]) außer bei fiskalischen Eisenbahn-Unternehmungen, die auch in diesen Beziehungen gebühren- und stempelfrei sind. Es genügt die Bezugnahme auf § 3 des Stempelgesetzes vom 7. März 1822. Dies gilt auch für die verstaatlichten (für Rechnung des Staates verwalteten) Eisenbahnen — Erl. d. Just.-Min. v. 9. Juli 1881. J.-M.-Bl. S. 153 u. Erl. d. Min. d. öff. Arb. v. 20. März 1880, (Hoyer a. a. O. S. 827) u. v. 18. Febr. 1881. II b 1299 — nicht aber für die für Rechnung der Gesellschaft staatlich verwalteten Eisenbahnen. (Plen.-Beschl. des Preuß. Ob.-Verw.-Ger. v. 15. Jan. 1879. Entsch. d. Ob.-Verw.-Ger. Bd. 5 S. 441.)

[52]) s. oben Anm. 3 S. 293. Hierbei tritt eine Schwierigkeit dann hervor, wenn ein von dem Unternehmer erworbenes Grundstück nur zum Theil in den festgestellten Plan fällt, während der Rest zu anderweiten Zwecken miterworben wird.

erhebungsbezirk ein oder mehrere Grundbücher anzulegen, in welche die selbstständigen, in den Grundsteuerbüchern verzeichneten Grundstücke eingetragen werden.[53]) Eine Ausnahme bilden nur Domainen- und andere Grundstücke des Staats, der Kirchen, Klöster, Schulen und Gemeinden, sowie der öffentlichen Landwege und Eisenbahnen. Bei diesen bedarf es der Anlegung eines Grundbuchblattes nicht, außer im Falle der Veräußerung oder Belastung oder wenn vom Eigenthümer oder einem Berechtigten darauf angetragen wird.[54]) Die Eisenbahnen sind daher an sich nicht verpflichtet, für diejenigen Grundstücke, welche sie bereits vor Einführung der Grundbuchordnung ohne Grundbuchblatt besessen haben, ein solches anlegen zu lassen.[54a]) Bezüglich des späteren Erwerbs dagegen ist zu unterscheiden zwischen ganzen Grundstücken, belasteten Grundstückstheilen und unbelasteten Grundstückstheilen. Für ganze Grundstücke und belastete Grundstückstheile muß, bevor sie im Wege der Auflassung in das Eigenthum der Eisenbahn übergehen können, ein Grundbuchblatt angelegt werden.[55]) Wenn dagegen Theile eines Grundstücks unbelastet[56]) auf die Eisenbahn übergehen sollen bezw. sofort bei der Auflassung von den darauf ruhenden Lasten enthaftet werden (— was nach Ziff. 7 S. 301 die Regel bildet —), so kann auf Verlangen der Eisenbahn von der Anlegung eines Grundbuchblattes für die erworbene Parzelle abstrahirt und die im Anschluß an die Auflassung zu bewirkende Eintragung des Eigenthumsüberganges dadurch ersetzt werden, daß auf dem Grundbuchblatte des Stammgrundstückes die Abschreibung der Parzelle mit An-

---

Der Vertrag ist alsdann nur insoweit gebühren- und stempelfrei, als er den expropriablen Theil des Grundstücks betrifft. Es muß hiernach eine Theilung pro rata des Werths bezüglich der Gebühren und Stempel eintreten.

[53]) § 1 Grundbuchordnung vom 5. Mai 1872. Achilles a. a. O. S. 328 f. Turnau a. a. O. I. S. 18 f.

[54]) § 2 Al. 1 Grundbuchordnung. Achilles S. 330 f. Turnau S. 23 f.; und zwar sind nicht nur die Eisenbahnen im eigentlichen Sinne (Schienenstraßen), sondern alle, auch die grundsteuerpflichtigen Grundstücke derselben von der nothwendigen Eintragung in das Grundbuch ausgenommen (Johow Jahrg. 5 S. 171).

[54a]) Die betr. Parzellen verloren auch ohne Abschreibung bezw. Anlegung eines Grundbuchblattes die Zugehörigkeit zu dem im Hypothekenbuche der Stammgrundstücke repräsentirten Besitze. Der Mangel der Abschreibung steht daher auch später der Eröffnung eines Grundbuchblattes für dieselben nicht entgegen. (Beschl. des Kammerger. vom 3. Dezember 1883. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 145.)

[55]) Bahlmann S. 357 Anm. 2. Willenbücher S. 192. Achilles S. 408. Turnau S. 237.

[56]) Dadurch allein, daß das belastete Trennstück in den öffentlichen Verkehr übergeht, wird es aber noch nicht zum unbelasteten (Erk. d. Reichsger. v. 17. März 1881. Entsch. Bd. 4 S. 279. Entsch. des Kammerger. Johow, 1882 I. S. 658.)

gabe des Sachverhältnisses vermerkt wird. Dieser Vermerk auf dem Grundbuchblatte des Stammgrundstücks hat alsdann gesetzlich die Wirkung des Eigenthumsüberganges.[57])

Zur Beseitigung dieser Verschiedenheiten und behufs Erlangung einer gleichmäßigen und einfachen Uebersicht über den gesammten Eisenbahngrundbesitz sind neuerdings sowohl die Staats-, wie auch die Privat-Eisenbahnverwaltungen dazu übergegangen, ihren Grundbesitz zu reguliren, indem sie für alle in ihrem Eigenthume befindlichen Grundstücke und Parzellen, gleichviel ob dies gesetzlich geboten ist oder nicht, die Anlegung von Grundbuchblättern bewirken.[58]) Um aber die Zahl derselben möglichst zu beschränken, machen die Eisenbahnverwaltungen von der durch die Grundbuchordnung gestatteten Befugniß Gebrauch, für alle in ein und demselben Bezirke belegenen Eisenbahngrundstücke ein Grundbuchblatt anlegen zu lassen.[59]) Dieses Grundbuchblatt, in welches sämmtliche in einem Bezirke belegenen, der Eisenbahn gehörigen Grundstücke und Parzellen zusammen eingetragen sind bezw. die neu hinzu erworbenen eingetragen werden, ist das Eisenbahngrundbuchblatt.

§ 21. Besonderheiten der unentgeltlichen Eisenbahn-Grunderwerbsverträge.

Die unentgeltlichen Eisenbahn-Grunderwerbsverträge zerfallen in zwei Kategorien: 1) Es pflegen zunächst Verträge geschlossen zu werden, durch welche die Interessenten sich dem Unternehmer gegenüber zur unentgeltlichen Gewährung des zum Bahnbau erforderlichen

---

[57]) § 59 Grundbuchordnung. Turnau S. 237. Bahlmann 3. A. S. 358 u. Willenbücher S. 192 wollen dies nur auf den Uebergang von Grundstückstheilen im Wege freiwilliger Veräußerung, nicht aber im Wege der Enteignung beziehen. A. M. Dernburg I S. 459. Wolff S. 166. Achilles S. 409. Dalcke, Enteig.-Ges. S. 116 und Kunze S. 27, und das Kammergericht in dem Beschluß vom 17. September 1883. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 103—105.

[58]) d. h. als Eigenthümer darauf antragen § 2 Alin. 1 G.-B.-O.

[59]) § 13 G.-B.-O. Die Bestimmung des § 2 Alin. 2 l. c., wonach die Grundstücke der Eisenbahnen in dem Grundbuche eines jeden Bezirks, in welchem sie liegen, eingetragen werden, hat, wie der Hinweis auf § 1 und der Anschluß an § 2 Alin. 1 ergeben, zwar zunächst die Anlegung eines Grundbuchblattes für jedes Grundstück im Auge, steht aber der Bildung gemeinsamer Grundbuchblätter nicht entgegen. Vielmehr finden — wie Turnau S. 25 Anm. 4 zutreffend bemerkt — die Vorschriften der §§ 13 u. 25 G.-B.-O. unbedenklich auch auf diese Anwendung. Gerade für die Grundstücke der Eisenbahnen wird in der Regel ein Blatt im Bezirk eines jeden Grundbuchamts genügen (§ 13) und unter Umständen sogar die Bildung eines einzigen Blattes für den ganzen Bahnkörper wünschenswerth erscheinen (§ 25) s. Achilles S. 331 Anm. 3.

Terrains verpflichten. (Subventionsverträge)[1]) 2) Sodann werden in Ausführung derselben Verträge geschlossen, durch welche die Interessenten dem Unternehmer dieses Terrain übereignen (Uebereignungsverträge).[2]) Dies ist der regelmäßige Verlauf. Es ist jedoch nicht unbedingt nothwendig, daß die Subventions-Verträge (ad 1) den Uebereignungs-Verträgen (ad 2) vorangehen. Vielmehr können auch ohne jeden Vorvertrag die Uebereignungs-Verträge geschlossen werden d. h. die Leistungen (Hergabe des Terrains) ohne vorgängiges Versprechen angeboten und angenommen werden.[3])

Beide Kategorien von Verträgen haben den nämlichen, bereits oben § 19 S. 290[4]) des Näheren erörterten Rechtscharakter. Sie stellen sich in der Regel als Verträge über Schenkungen zu einem bestimmten Endzwecke (donatio sub modo) oder über bedingte Schenkungen dar d. h. das Versprechen oder die Uebereignung des Grund und Bodens erfolgt zum Zwecke bezw. unter der Bedingung des Baues einer Eisenbahn. Nur dann nehmen diese Verträge den Charakter lästiger Innominalverträge an, wenn sich der Unternehmer als Gegenleistung für die Gewährung des Terrains den Gebern gegenüber zum Bau der Eisenbahn ausdrücklich verpflichtet.[5])

---

[1]) Die Natural-Subvention; s. über die verschiedenen Arten der Subvention: Absch. III § 16 Anm. 25 S. 98. Die Verpflichtung erfolgt nicht nur Privatunternehmern (Eisenbahngesellschaften), sondern auch dem Staate gegenüber, wenn dieser Unternehmer ist. Ist der Staat Interessent, so gewährt er dem Privatunternehmer Subvention. Häufig ist die Naturalsubvention noch mit einer Geldsubvention verbunden. Das Verhältniß kann sich aber noch dadurch kompliziren, daß die Interessenten die unentgeltliche Beschaffung des Grunderwerbs übernehmen und sich hierzu einen Zuschuß vom Unternehmer gewähren lassen, oder umgekehrt, der Unternehmer auf Kosten der Interessenten den Grunderwerb übernimmt und selbst hierzu einen Zuschuß leistet 2c.

[2]) Die eigentlichen unentgeltlichen Eisenbahn-Grunderwerbsverträge. Die Subventionsverträge enthalten nur generell die Verpflichtung (das Versprechen) zur Beschaffung des erforderlichen Grund und Bodens. Sie sind gewissermaßen die Vorverträge für die Grunderwerbsverträge. Ist der Grund und Boden von den Interessenten erworben, so müssen nothwendig die einzelnen erworbenen Grundstücke dem Unternehmer zum Eigenthum übertragen — übereignet werden.

[3]) Der Fall, daß der Interessent ohne Weiteres das Grundstück dem Unternehmer zum Zwecke des Bahnbaus übereignet d. h. Versprechen und Leistung uno actu zusammenfallen, ist bei einfachen Verhältnissen nicht ausgeschlossen.

[4]) § 19 Anm. 40a S. 290 und Anm. 41 S. 290, 291.

[5]) Der Unterschied zwischen belasteter Schenkung und lästigem Innominatvertrag besteht vornehmlich darin, daß erstere die Form der Schenkung erfordert (allerdings streitig) und ferner im Falle der Nichterfüllung nur zur Rückforderung des Gegebenen, nicht zur Klage auf Erfüllung berechtigt, während der lästige Innominatvertrag die Erfüllungsklage begründet. Im Uebrigen ist der Unterschied — nach A. L.-R. — deshalb nicht wesentlich, weil nach § 1053 I 11 A.L.-R. auch die belastete Schenkung im zweifelhaften Falle den lästigen Verträgen gleich zu achten ist. (Vgl. Dernburg I § 93

I. Der Subventionsvertrag.

1. Subjekte (Kontrahenten) des Vertrages sind einerseits der Eisenbahn-Unternehmer — Staatseisenbahnfiskus oder Eisenbahn-Gesellschaft — andererseits die zur Subventionirung des Eisenbahn-Unternehmens bereiten Interessenten, physische oder juristische Personen. In letzterer Hinsicht kommen vornehmlich der Staat,[6]) ferner die Kommunalverbände: Provinzen, Kreise, Gemeinden in Betracht. Die Anregung zum Abschlusse derartiger Verträge geht entweder vom Unternehmer aus, indem er sich zum Bau einer Eisenbahn bereit erklärt, wenn die Interessenten ihm als Subvention den Grund und Boden ganz oder theilweise unentgeltlich gewähren,[7]) oder umgekehrt von den Interessenten, indem sie sich zu dieser Leistung dem Unternehmer erbieten,

---

S. 194—197. „Der Endzweck gewährt meistens (!) eine Klage auf Erfüllung.“ II. § 166 S. 439 (Ueber die Form und die Frage des Widerrufs spricht sich Dernburg nicht aus). Anders Förster-Eccius 4. A. Bd. 1 § 38 Anm. 13.) C. F. Koch Allg. Landr. zu Th. I Tit. 11 § 1053 f. (s. 8. Aufl. I S. 1059 f. Anm. 25 f.) nimmt an 1) daß eine solche Schenkung weder der Form nach dem Widerrufe der Schenkung unterworfen ist und 2) der Geber schlechthin auf Gegenleistung (Erfüllung des Modus) klagen kann. Dagegen meint Hinschius a. a. O., es sei hierbei übersehen, daß der § 1053 die donatio sub modo nicht schlechtweg, sondern nur im zweifelhaften Falle den lästigen Verträgen gleichstelle. Die unter Nr. 1 und 2 gezogenen Folgerungen treffen daher nicht zu, wenn die Schenkung trotz des modus ihren Charakter als solchen behält. In diesem Falle ist a) die Giltigkeit des Geschäfts durch die Beobachtung der für Schenkungen vorgeschriebenen Form bedingt und der Widerruf gestattet, dagegen b) die Klage auf Erfüllung des Endzwecks ausgeschlossen und nur die Rückforderung des Geschenks zulässig (§§ 74. 154. 157. 158 I 4 A. L.-R. und Förster-Eccius § 122, 2 S. 40. 41 und Erk. des Reichsger. I. Hülfs-Sen. v. 8. Juni 1880 (Gruchot Bd. 25 S. 435).

[6]) d. h. der Staat leistet derartige Subventionen an Privat-Unternehmer (s. S. 311 Anm. 1). Denn insoweit bei Staatseisenbahnbauten fiskalische Terrains an den Eisenbahnfiskus überwiesen werden, kann von einer Subvention füglich nicht die Rede sein (s. S. 281, 282, 319).

[7]) Wo die Ausführung von Staatseisenbahnbauten von derartigen Subventionen der Interessenten abhängig gemacht wird, pflegt dies neuerdings als Vorbedingung in die betr. Fundationsgesetze aufgenommen zu werden. [Vgl. z. B. Ges. v. 4. April 1884. G.-S. S. 105. (S. 108. 109.) u. a.)] und zwar in folgender Form:

„Mit der Ausführung der (im Gesetze) aufgeführten Bahnen ist erst dann vorzugehen, wenn nachstehende Bedingungen erfüllt sind:

A. Der gesammte, zum Bau der bezeichneten Bahnen erforderliche Grund und Boden ist der Staatsregierung unentgeltlich und lastenfrei zum Eigenthum zu überweisen.

B. Für sämmtliche Bahnen ist die Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege, soweit dies die Aufsichtsbehörde für zulässig erachtet, seitens der daran betheiligten Interessenten unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebs der Bahnen zu gestatten.“

wenn dieser die Anlage der Eisenbahn auszuführen bereit ist.[8]) Durch die Vereinbarung hierüber entsteht der Subventionsvertrag.[9])

2. Die Legitimation beider Theile zum Vertragsabschluß richtet sich nach den allgemeinen civilrechtlichen Normen. Insoweit der Staatseisenbahnfiskus als Unternehmer in Betracht kommt, ist bestimmt, daß der Abschluß dieser Verträge in jedem Falle den Königlichen Eisenbahndirektionen vorbehalten bleibt, während die Erledigung und Regelung aller den Grunderwerb selbst betreffenden Angelegenheiten (der Uebereignungsverträge: S. 319) von dem bauleitenden Betriebsamte zu bewirken ist.[10])

3. Objekt des Vertrages a. Die Interessenten verpflichten sich in Erwartung und zum Zwecke des Baues einer bestimmten Eisen-

---

[8]) s. z. B. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 261. Für die Staatseisenbahnbauten ist vorgeschrieben, daß die betr. Kgl. Eisenbahn-Direktion sich alsbald nach gesetzlicher Bereitstellung der Geldmittel unter Vermittelung des Ober-Präsidenten mit den bei den einzelnen Linien interessirten Kommunalverbänden wegen der Betheiligung derselben an den Baukosten und, soweit die Benutzung öffentlicher Wege in Betracht kommt, wegen deren Gestattung ins Benehmen zu treten und diese Betheiligung demnächst in dem vollen, gesetzlich vorgeschriebenen Umfange durch den Abschluß entsprechender Verträge zu sichern hat. Die Vertheilung der zu übernehmenden Leistungen auf die einzelnen Interessentengruppen ist dagegen stets der direkten Verständigung der letzteren zu überlassen. (Erl. vom 2. Februar 1884 II a (b) 1117.)

[9]) Bei den Staatseisenbahnbauten hat die Abschließung dieser Verträge in der Regel nach einem vom Minister vorgeschriebenen Formular zu erfolgen. Sofern in einzelnen Fällen nach Lage der besonderen Verhältnisse etwa Zusätze oder Aenderungen in dem Formulare erforderlich werden, ist ausdrücklich ministerielle Genehmigung für den ganzen Vertrag vorzubehalten. (Erl. vom 2. Februar 1884 II a (b) 1117 und 21. April 1885 II b (a) 3460.)

[10]) §§ 3. 4 der Gesch.-Ord. für die mit der Leitung des Baues neuer Bahnstrecken befaßten Königl. Eisenbahn-Betriebs-Aemter vom 13. Oktober 1884 (E.-V.-Bl. S. 382.)

Die Königl. Eisenbahn-Direktionen sind hierbei insbesondere dafür verantwortlich gemacht, daß die in den Verträgen zu Grunde zu legenden Beschlüsse der kontrahirenden Kommunal-Verbände ꝛc. formell und materiell den gesetzlichen und vertraglichen Bestimmungen auf das Genaueste entsprechen, sowie daß bei der Vollziehung und Ausfertigung der Verträge die gesetzlich vorgeschriebenen Formen genau beachtet und die erforderlichen Genehmigungen der Aufsichtsbehörde beigebracht und den Verträgen annektirt werden. (Erl. v. 2. Februar 1884 II b (a) 1117.) Vgl. noch Anm. 15 S. 315.

In einem Spezialfalle ist ausgesprochen worden, daß im Vertrage nicht der Kreisausschuß, sondern der Kreis als Mitkontrahent aufzuführen und ersterer nur als Vertreter des letzteren zu bezeichnen ist. (Erl. vom 20. August 1884 II a (b) 13604.) Ein Kreis, dessen Kreistag die unentgeltliche Terrainhergabe zum Bau einer bestimmten Bahn beschlossen hat, ist zu dieser Leistung nicht verpflichtet, wenn die Bahn in einer dem Inhalte des Beschlusses nicht entsprechenden Richtung gebaut worden ist. (Erk. des Reichsger. vom 13. April 1885. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 260.)

bahn[11]) den gesammten zum Bau der Eisenbahn und deren Nebenanlagen[12]) nach Maßgabe der ministeriell oder im Enteignungsverfahren festzustellenden Projekte erforderlichen Grund und Boden[13]) in dem Umfange der §§ 4 u. 23 des Enteignungsgesetzes[14]) dem Unternehmer ganz oder theilweise unentgeltlich und lastenfrei — den dauernd erforderlichen zum Eigenthume, den vorübergehend erforderlichen für

---

[11]) Abgesehen hiervon kann die Verpflichtung noch von der Ertheilung anderer Zusicherungen, z. B. bezüglich der Führung der Trace, der Anlage von Stationen, Haltestellen 2c. an bestimmten Punkten, von der Zeit der Inangriffnahme des Baues 2c. abhängig gemacht werden. In Betreff der Staatseisenbahnbauten hat hieraus d. Min. der öffentl. Arb. Anlaß genommen, darauf hinzuweisen, daß die Subventionsleistungen bedingungs- und vorbehaltlos übernommen werden müssen und die zu fassenden Beschlüsse der Interessenten dieser Anforderung genau zu entsprechen haben. (Erl. v. 31. Mai 1881 II a (b) 7049.) Es ist daher auch — abgesehen von anderen wichtigen Bedenken — nicht zulässig, daß einzelne Interessenten (Gemeinden 2c.) ihre Betheiligung an den Baukosten von der Erhebung von Zuschlägen zu den Tarifen der betr. Strecken zu Gunsten der Gemeindekasse Zwecks Verzinsung und Tilgung der aufzubringenden Beiträge abhängig machen und hierbei direkt oder indirekt eine Mitwirkung von Organen der Staatseisenbahn-Verwaltung in Anspruch nehmen (Erl. vom 27. Juni 1885 II b (a) 10707).

[12]) Zur Beseitigung von Zweifeln ist es geboten, hier insbesondere auch diejenigen Nebenanlagen hervorzuheben, welche nach § 14 des Eisenb.-Ges. v. 3. Novbr. 1838 und § 14 des Enteign.-Ges. vom 11. Juni 1874 für nothwendig erachtet werden sollten. (Erl. vom 21. April 1885 II b (a) 3460 Anl. a § 1.)

[13]) Mangels besonderer Vereinbarung bezw. Vorbehalte ist der Umfang der Verpflichtung auf das ursprünglich vom Minister genehmigte Projekt bezw. die darnach im Enteignungsverfahren von den Enteignungsbehörden für erforderlich erachteten Anlagen beschränkt. Später nach Abschluß desselben bezw. nach projektmäßiger Ausführung und Vollendung des Bahnbaus sowie nach der Eröffnung des Betriebs durch Nachtragsprojekte, Abänderungen des ursprünglichen Projekts 2c. erforderlich werdender Grunderwerb ist von den Interessenten nicht zu beschaffen, weil nicht ohne Weiteres angenommen werden kann, daß die Beschaffung des Grunderwerbs in so unbegrenztem Umfange in der Absicht der Interessen gelegen hat. (Erk. des Ob.-Land.-Ger. Kassel vom 19. April 1886. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5 S. 30.)

In Rücksicht auf dieses Erkenntniß ist es den Staatseisenbahnbehörden zur Pflicht gemacht, bei der Ausführung solcher Eisenbahnbauten, für welche die unentgeltliche Hergabe des für den Bau erforderlichen Geländes die gesetzliche Vorbedingung bildet, sorgfältig darauf zu halten, daß die zur ministeriellen Genehmigung vorzulegenden Bauprojekte von vornherein auf alle für die betriebsfähige Herstellung der Bahn erforderlichen Dienstwohngebäude nebst Zubehör ausgedehnt werden. Eine Abweichung hiervon wird fernerhin nur zuzulassen sein, wenn und soweit die Fassung der mit den Kreisen, Gemeinden oder sonstigen Bahninteressenten wegen der unentgeltlichen Geländeüberweisung geschlossenen Verträge keinerlei Zweifel darüber zuläßt, daß auch etwaige nachträgliche Projektfeststellungen für die Bestimmung des Umfangs der von den Kreisen 2c. in jener Richtung übernommenen Verbindlichkeiten maßgebend sein würden. Unter allen Umständen ist darauf zu halten, daß nachträgliche Projektänderungen, welche zugleich eine Aenderung in den Beitragsverbindlichkeiten der Bahninteressenten zur Folge haben, stets vor der Inbetriebnahme der betreffenden Bahnen zur ministeriellen Feststellung gelangen. (Erl. des Min. der öffentl. Arb. vom 22. Oktober 1886 II a (b) 15836, in Abänderung eines älteren Erl. v. 16. Okt. 1884 II a (b) 17140.)

[14]) s. § 19 S. 286 und § 22 S. 333 f.

die Zeit des Bedürfnisses in natura zu überweisen oder die Erstattung der betreffenden vom Unternehmer für dessen Beschaffung im Wege der freien Vereinbarung oder der Enteignung aufzuwendenden Kosten mit allen Nebenentschädigungen für Wirthschaftserschwernisse und sonstige Nachtheile in rechtsgiltiger Form zu übernehmen und sicherzustellen.[15])

Uebernehmen die Interessenten selbst die Beschaffung und Erwerbung in natura, so pflegt vereinbart zu werden, daß der Unternehmer ihnen den ministeriell genehmigten Plan mittheilt, welcher die zum Bau der Bahn und ihrer Nebenanlagen zu erwerbenden bezw. zu enteignenden Grundstücke und Gerechtsame nach ihrer katastermäßigen oder sonst üblichen Bezeichnung und Größe, deren Eigenthümer nach Name und Wohnort, ferner die landespolizeilich angeordneten Anlagen, sowie, wo nur eine Belastung von Grundeigenthum in Frage steht, die Art und den Umfang dieser Belastung enthält. Auch wird in der Regel zugleich eine Frist verabredet, innerhalb deren der Unternehmer in den Besitz der zu erwerbenden Grundstücke ꝛc. zu setzen ist, zugleich mit dem Präjudize, daß, wenn innerhalb dieser Frist die Ueberweisung nicht erfolgt, dem Unternehmer die Befugniß zusteht, ohne Weiteres selbst mit dem Erwerbe des erforderlichen Terrains im Wege der freien Vereinbarung oder der Enteignung auf Kosten der Interessenten vorzugehen.[16])

Uebernimmt dagegen der Unternehmer die Beschaffung gegen Erstattung der Grunderwerbskosten, so haben die Interessenten ihm, wenn nicht Abweichendes ausdrücklich verabredet ist, alles zu erstatten, was er unmittelbar oder mittelbar auf den Erwerb verwendet hat. Es gehören dahin alle die Aufwendungen, welche nicht erwachsen, wenn der Grunderwerb einschließlich der lastenfreien Auflassung ꝛc. von den Interessenten selbst ohne Kosten für die Eisenbahnverwaltung ausgeführt würde. Dazu sind, abgesehen von den eigentlichen Kauf-

---

[15]) In einem Spezialfalle ist in Betreff der Staatseisenbahnbauten ausgesprochen worden, daß mit den speziellen Vorarbeiten begonnen werden darf, sobald durch entsprechende Beschlüsse der Interessenten eine Gewähr dafür geboten ist, daß auf die Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen mit Sicherheit gerechnet werden kann, wenn auch der förmliche Abschluß der hierüber mit den Interessenten zu stipulirenden Verträge noch nicht erfolgt ist. (Erl. vom 6. Mai 1886 II a 7136.) Indeß ist doch zu erwägen, daß, solange die Verträge noch nicht formell abgeschlossen, bezw. die Beschlüsse noch nicht der Staatseisenbahnverwaltung in verpflichtender Absicht mitgetheilt sind, die Aufhebung derselben möglich ist.

[16]) Vgl. in Betreff der Staatseisenbahnen: Erl. vom 21. April 1885 II b (a) Anl. a § 3.

und Erwerbspreisen,[17]) — Nebenentschädigungen für Wirthschaftserschwernisse und sonstige Nachtheile, Reisekosten, Portoauslagen, Schreib- und Zeichnen-Unkosten, Botenlöhne und dergleichen Aufwendungen zu rechnen, wenn sie lediglich durch den Grunderwerb einschließlich der Auflassung verursacht werden; desgleichen die Kosten für die Beschaffung der nach § 58 der Grundbuchordnung, bezw. nach den betreffenden Landesgesetzen für die Umschreibung im Grundbuche erforderlichen Materialien, sowie für die mit der Leitung und Regelung des Grunderwerbs betrauten Organe.[18]) Für die Erstattung der vom Unternehmer verauslagten Grunderwerbskosten durch die Interessenten pflegt eine bestimmte Frist verabredet zu werden,[19]) nach deren Ablauf Verzugszinsen den allgemeinen civilrechtlichen Normen gemäß zu entrichten sind.[20]) Eine weitere besondere Abrede geht in der Regel dahin, daß bezüglich der Höhe der vom Unternehmer auf Grund gütlicher Vereinbarung oder im Enteignungswege zu zahlenden Entschädigungsbeträge den Interessenten nur ein kalkulatorisches Prüfungs-, nicht aber ein materielles Einspruchsrecht gegen die Nothwendigkeit und Angemessenheit derselben zusteht.[21]) Die Gewährung des letzteren würde zu nicht absehbaren Differenzen zwischen Unternehmern und Interessenten führen.

---

[17]) s. Anm. 13 S. 314 und Anm. 14 S. 314. Hierzu gehört auch die Erstattung der Kosten für sog. Absplisse, d. h. Grundstückstheile, deren Miterwerb auf Grund des § 9 des Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874 erfolgen muß, weil sie der Eigenthümer des Restgrundstückes nicht mehr nach der bisherigen Bestimmung zweckmäßig benutzen kann (s. unten § 23 V. S. 356). Denn diese Mehrkosten gehören, wenngleich die Abspliſſe an sich zum Bahnbau nicht nothwendig sind, doch zu den für die Beschaffung des hierzu erforderlichen Grund und Bodens aufzuwendenden Kosten, weil letzterer nicht anders, als durch den Miterwerb der Abspliſſe zu erlangen war (s. Erk. des Landger. Hirschberg v. 25. Febr. 1885. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 66). Uebrigens sind diese Abspliſſe den Interessenten in natura zu überweisen (s. unten S. 318 und Erl. vom 18. Oktober 1882 II b (a) 14451 Anm. 30 S. 319).

[18]) eventuell pro rata, wenn dieselben nur zum Theile hiermit beschäftigt sind. Bei den Staatseisenbahnen ist die Frage, ob darnach von dem Einkommen der betreffenden Dezernenten und Bureaubeamten ein Theil den Interessenten zur Last zu stellen ist, dem Ermessen der Direktionen überlassen. (Erl. vom 19. März 1885 II b (a) 3460.)

[19]) Bei den Staatseisenbahnbauten binnen längstens 4 Wochen nach Mittheilung der vorgelegten Beträge an die Interessenten. (Erl. vom 21. April 1885 II b (a) 3460 Anl. a § 4.)

[20]) Vorher können Zinsen von den einzelnen Zahlungen (etwa in der Weise eines Kontokurrents) nicht verlangt werden, wenn sie nicht vereinbart sind. (Erl. v. 19. März 1885 II b (a) 3460.)

[21]) Jedoch ist bei Staatseisenbahnen den Interessenten die Befugniß zugestanden, sich bei den Grunderwerbsverhandlungen durch einen Vertreter zu betheiligen. (Erl. vom 21. April 1885 II b (a) 3460. Anl. a § 4.)

Die Beschaffung des Terrains durch den Unternehmer verdient den Vorzug, weil 1. nur dem Unternehmer erforderlichenfalls das Enteignungsrecht zusteht und von diesem auf die Interessenten nicht übertragen werden kann,[22] 2. nur der Unternehmer Stempel- und Gebührenfreiheit gemäß § 43 Alin. 4 und 5 des Enteignungsgesetzes genießt[23] und 3. die Uebereignungsverträge bezw. die Kosten und Umständlichkeiten der Uebereignung des Terrains seitens der Interessenten an den Unternehmer bei direktem Erwerbe durch den letzteren fortfallen.[24]

Im Zusammenhang mit der Verpflichtung der Terrainbeschaffung wird — bei Kommunalverbänden ꝛc. — in der Regel noch die weitere Verbindlichkeit der Interessenten stipulirt, dem Unternehmer die Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege, soweit dies die Aufsichtsbehörde für zulässig erachtet, unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bahnbaues und Betriebs zu gestatten.[25]

b. Der Unternehmer acceptirt das Versprechen der Interessenten auf unentgeltliche Gewährung des zum Bau erforderlichen Terrains, bezw. die Erstattung der Grunderwerbskosten zum Zwecke oder unter der Bedingung der Ausführung des Unternehmens in der stipulirten Zeit, Art, Richtung ꝛc. Ist die Konzession noch nicht ertheilt, so geschieht dies unter der Voraussetzung, daß dieselbe ertheilt werden wird. Wird sie nicht ertheilt oder für eine andere, als die vereinbarte Linie verliehen, oder wird die Eisenbahn überhaupt nicht oder nicht

---

[22]) s. § 22 S. 331.

[23]) s. S. 307 u. Anm. 43 f. S. 307 f. Für die Tragung des Stempels bei den Subventionsverträgen zwischen Unternehmer und Interessenten gelten die bezüglichen allgemeinen Bestimmungen (s. des Näheren Erl. vom 2. Februar 1884 II a (b) 1117 und 21. April 1885 II b (a) 3460 Anl. a § 7).

[24]) Denn, wenn zunächst die Interessenten das Grundeigenthum erwerben und sodann dem Unternehmer übereignen, so sind zwei Erwerbsakte erforderlich und verdoppeln sich demgemäß auch die Erwerbskosten.

[25]) Erl. d. Min. der öffentl. Arb. vom 21. April 1885 II b (a) 3460 Anl. a § 1 B. — Erl. vom 8. März 1881 betr. die Mitbenutzung öffentlicher Wege zur Anlage von Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung (E.-V.-Bl. 1881 S. 119—124) und Erl. vom 5. August 1881. II 7714. IV 2373. III 12441. Erk. des 1. Sen. des Ob.-Verw.-Ger. vom 22. Dezember 1883. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 154—158.

Hieran reihen sich gegebenenfalls noch Stipulationen über baare — in der Regel unverzinsliche und nicht rückzahlbare — Zuschüsse der Interessenten an den Unternehmer oder umgekehrt derartiger Zuschüsse des Unternehmers zu den von den Interessenten zu tragenden Gesammterwerbskosten. (Erl. vom 21. April 1885 II b (a) 3460 und 3. Mai 1886 II a 5989.)

rechtzeitig[26]) und fristgemäß gebaut bezw. in Betrieb gesetzt oder in anderer Art[27]) und Richtung[28]) ausgeführt, wie bei Abschluß des Subventionsvertrages angenommen worden, so fallen, insoweit diese Momente wesentliche Voraussetzungen und Bedingungen des Vertrages darstellen — was im Einzelfalle zu entscheiden ist[29]) — Mangels deren Erfüllung die Verbindlichkeiten der Interessenten zur unentgeltlichen Gewährung des Grund und Bodens 2c. fort und kann das etwa bereits Geleistete zurückgefordert oder entsprechender Schadensersatz verlangt werden. Eine Klage auf Erfüllung haben die Interessenten nur dann, wenn sich der Unternehmer gegen Erfüllung der von den Interessenten übernommenen Verbindlichkeiten zur Ausführung der geplanten Bahn ausdrücklich verpflichtet hat, der Vertrag mithin nicht den Charakter einer Zweck- oder bedingten Schenkung, sondern eines lästigen Innominatvertrages hat.[29a])

Ist die Eisenbahn in der vereinbarten Weise ausgebaut und in Betrieb gesetzt, so können, falls nachträglich Aenderungen in der Ausführung, Verlegungen der Richtungslinie, Außerbetriebsetzungen 2c. stattfinden, die Interessenten, wenn nicht das Gegentheil ausdrücklich vereinbart ist, Rückforderungsrechte nicht geltend machen. Denn mit der Ausführung des Baues und der Eröffnung des Betriebes ist an sich die Bedingung erfüllt, von welcher die Terraingewährung abhängig gemacht ist, und es ist nicht anzunehmen, daß damit noch weiter reichende Wirkungen verbunden sein sollen.

Jedenfalls aber erscheint der Unternehmer, wenn er den Grunderwerb auf Kosten der Interessenten beschafft hat, wenn nichts Anderes verabredet, verpflichtet, denselben diejenigen Parzellen unentgeltlich zu überlassen, deren Miterwerb lediglich in der Vorschrift des § 9 des Enteign.-Ges. vom 11. Juni 1874 seinen Grund hat, weil die Ver-

---

[26]) s. Erk. des 2. Civ.-Sen. des Reichsger. vom 4. Januar 1884. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 167.

[27]) z. B. als Eisenbahn untergeordneter Bedeutung, während eine Vollbahn stipulirt war.

[28]) s. Erk. des 4. Civ.-Sen. des Reichsger. vom 13. April 1885. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 260—265.

[29]) So wird z. B. in dem Erk. des Reichsger. v. 4. Jan. 1884 (s. Anm. 26) die Beifügung eines genau bestimmten Zeitpunktes für die Fertigstellung des Bahnbaues nicht für entscheidend erachtet, vielmehr aus den Umständen der eigentliche Sinn dieser Bedingung (Art. 1175 code civil) darin gefunden, daß die Bahn so schnell wie möglich fertig gestellt werden solle, während die Beifügung eines genau bestimmten Zeitpunktes der Fertigstellung nur den Zweck gehabt habe, auf möglichste Beschleunigung des Bahnbaues hinzuwirken.

[29a]) s. § 19 Anm. 41 S. 290.

pflichtung der Interessenten zur unentgeltlichen Hergabe der Terrains sich Mangels anderweitigen Vereinbarungen der Natur der Sache nach nur auf den zu der Bahnanlage wirklich erforderlichen Grund und Boden, nicht aber auf Flächen erstreckt, welche nur im Interesse des Eigenthümers haben mit übernommen werden müssen.[30])

Daß die Ueberlassung fiskalischen Terrains von anderen Ressorts des Staatsfiskus (dem Forst-, Domainen-, Berg-, Steuer- ꝛc. Fiskus) an den Eisenbahnfiskus nicht den Charakter eines Subventions- bezw. Erwerbsvertrages hat, sondern in Rücksicht darauf, daß der Fiskus nur eine einzige juristische Persönlichkeit bildet, lediglich die administrative Ueberweisung eines fiskalischen Vermögensstückes von einer fiskalischen Station an die andere darstellt, ist bereits an früherer Stelle[31]) ausgeführt worden.

II. Der Uebereignungsvertrag.

Haben die Interessenten den zum Bahnbau erforderlichen Grund und Boden von den Eigenthümern erworben oder sind die ersteren bereits Eigenthümer des fraglichen Terrains gewesen, so folgen nunmehr in Ausführung des Subventionsvertrages (Versprechens) besondere Uebereignungsverträge, durch welche die Grundstücke dem Unternehmer zum Eigenthum übertragen werden. Daß diese Verträge auch unmittelbar, d. h. ohne vorgängigen Subventionsvertrag geschlossen werden können, ist bereits an früherer Stelle (S. 311) hervorgehoben.

Mit den sich aus dem oben S. 290 dargestellten Rechtscharakter dieser unentgeltlichen Eisenbahn-Grunderwerbsverträge nothwendig ergebenden Modifikationen treffen die in Bezug auf die entgeltlichen Grunderwerbsverträge dargestellten Besonderheiten im Wesentlichen auch auf die unentgeltlichen Erwerbsverträge zu. Auch bei diesen ist der

---

[30]) Bei Staatseisenbahnbauten kann sich die Abtretung dieser Terrainstücke, soweit dieselben in Folge der Enteignung in das Eigenthum des Fiskus übergegangen sind, auch nur in denjenigen Formen vollziehen, welche für die Veräußerung fiskalischer Grundstücke überhaupt vorgeschrieben sind (s. S. 285). Ueber die ministerielle Genehmigung zu der Abtretung derartiger Parzellen an die bezeichneten Interessenten s. Erl. des Min. der öffentl. Arb. vom 18. Oktober 1882 II b (a) 14451. (Vgl. noch Anm. 17 S. 316 und das dort angef. Erk. v. 25. Febr. 1885.)

[31]) s. § 19 S. 281. 282 Anm. 7 und insbesondere in Betreff der unentgeltlichen Ueberweisung der Domainen- und forstfiskalischen Grundstücke an den Eisenbahnfiskus die dort S. 282 angef. Erlasse des Min. für Landwirthsch., Domainen und Forsten vom 13. Februar 1884 und des Min. der öffentl. Arb. vom 3. Mai 1884 (E.-V.-Bl. 1884 S. 237), ferner Erl. vom 13. September 1880 II b 8415; 13. Juni 1882. Abschn. A. 4 II a (b) 7875. (s. oben S. 106 f.) und v. 9. Febr. 1886 II a (b) 2051.

Unterschied, ob es sich um Grundstücke handelt, welche der Enteignung nicht unterworfen sind, oder um solche, welche der Enteignung unterliegen, von Bedeutung.[32]) Insoweit letztere in Betracht kommen, finden die Bestimmungen der §§ 16. 17. 26 und 46 des Enteignungs-Gesetzes vom 11. Juni 1874 sinngemäße Anwendung (S. 302 f.) und demgemäß auch dasjenige, was vorstehend über die Bauerlaubniß (S. 295), die Legitimation zum Vertragsabschluß (S. 296), die Veräußerungsbeschränkungen (S. 298), die Gebühren- und Stempelfreiheit (S. 307), sowie über die Anlegung von Eisenbahngrundbuchblättern (S. 308) gesagt ist. Inwiefern dagegen Vereinbarungen über Mehr- oder Minderentnahme (S. 298), über vorübergehende Benutzung des anliegenden Terrains (S. 299), über Verzicht auf Nachforderungen (S. 300) und auf das gesetzliche Vorkaufsrecht (S. 304), sowie über die Lastenfreiheit (S. 301) in unentgeltliche Erwerbsverträge Aufnahme finden können, hängt der Natur der Sache nach im konkreten Falle von der liberalen Absicht des Geschenkgebers bezw. von den Vereinbarungen der Subventionsverträge ab. Was insbesondere die Lastenfreiheit anlangt, so bleibt dem Unternehmer, wenn sich der Geschenkgeber zur Prästation derselben nicht bereit erklärt bezw. durch den Subventionsvertrag hierzu nicht verpflichtet hat,[33]) überlassen, mit den ihm durch das Enteignungsgesetz gebotenen Handhaben die Befreiung der Grundstücke von dinglichen Lasten gegen die dinglich Berechtigten allein im Enteignungsverfahren durchzuführen. Ebenso steht ihm, wenn das überwiesene Terrain zu den Zwecken des Unternehmens nicht ausreicht, die Befugniß zu, im Wege der Enteignung — auch gegen den Geschenkgeber — die Ueberlassung des mehr erforderlichen Terrains zu Eigenthum oder zur Benutzung gegen Entschädigung zu erzwingen.

Wenn der Eisenbahn-Unternehmer nach Maßgabe der im Subventionsvertrage getroffenen Vereinbarung den Grunderwerb selbst, gegen Erstattung der Grunderwerbskosten seitens der Interessenten, übernommen hat (S. 315—317) und hiernach das Eigenthum direkt auf ihn übergegangen ist, so bedarf es der Natur der Sache nach besonderer Uebereignungsverträge nicht.

---

[32]) s. S. 293.

[33]) In den mit dem Eisenbahnfiskus abzuschließenden Subventionsverträgen ist die Lastenfreiheit auszubedingen. (Erl. vom 21. April 1885 II b (a) 3460 Anl. a § 1.)

Theil b. Der erzwungene Grunderwerb (die Enteignung).

§ 22. Allgemeine Grundsätze.

1. Begriff und Wesen. Die Erwägung, daß die Eisenbahn eine öffentliche Verkehrsstraße[1]) und Transportanstalt ist, deren Anlage und Betrieb in besonders hohem Grade im öffentlichen Wohle liegt, hat dahin geführt, den Eisenbahn-Unternehmer von dem Veräußerungswillen der Grundeigenthümer und dinglich Berechtigten unabhängig zu stellen, d. h. ihm das Recht des zwangsweisen Grunderwerbs im Wege der Enteignung zu gewähren.[2]) Wenngleich die Enteignung zu Zwecken des Eisenbahngrunderwerbs sich im Wesentlichen nach den allgemeinen Normen des Enteignungsrechts vollzieht, so bietet doch die Eisenbahnenteignung eine Reihe von Besonderheiten, welche eine zusammenhängende Darstellung auf der Grundlage des allgemeinen Enteignungsrechts erfordern. Hierbei ist von dem Begriffe und Wesen der Enteignung auszugehen.

Der staats- und privatrechtlich anerkannte Grundsatz, daß das Eigenthum unverletzlich sei, mußte nothwendig eine Einschränkung in denjenigen Fällen erfahren, in welchen die wesentlich erweiterten Zwecke des modernen Staats zur Ausführung gemeinnütziger Unternehmungen die Inanspruchnahme des Eigenthums erforderten. In das Preußische Recht fand daher in Uebereinstimmung mit den Rechten anderer Staaten der Grundsatz Aufnahme: Der Staat ist zu dem Verlangen berechtigt, daß der Einzelne sein Eigenthum aus Gründen des öffentlichen Wohles aufgiebt.

Aber auch der Staat kann aus diesen Gründen das Recht der Entziehung des Eigenthums nur gegen Entschädigung in Anspruch nehmen[3]) und, um jede Willkür bei diesen im Interesse des öffentlichen Wohles nothwendigen Eingriffen des Staats in das Eigenthum auszuschließen, sind gesetzliche Normen zum Schutze des

---

[1]) § 8 Nr. 5 Eisenb.-Ges. v. 3. Novbr. 1838.

[2]) Der Unternehmer hat die Wahl, ob er freiwillig oder durch Enteignung erwerben will (§ 19 S. 280. 281).

[3]) §§ 73—75 Einl. Preuß. A. L.-R. Treichler, Zeitschr. f. D. R. Bd. 12 S. 136. Thiel, Expr.-R. S. 3, 9 f. Förster-Eccius, Preuß. Privatr. 4. A. II. S. 167. G. Meyer, D. Recht d. Expr. S. 1 f. Häberlin, Arch. f. civilr. Prax. Bd. 39 S. 147 f.

Eigenthums nothwendig geworden, nach welchen sich die Enteignung formell (Verfahren) und materiell (Ermittlung der Entschädigung) vollziehen muß. Begrifflich ist hiernach die Enteignung die Entziehung oder Beschränkung des Eigenthums für ein Unternehmen aus Gründen des öffentlichen Wohles gegen Entschädigung und nach Maßgabe des Gesetzes.[4])

Die Enteignung hat ihre Grundlage in den Hoheitsrechten des Staates.[5]) Der Staat kann unter den gesetzlich gegebenen Voraussetzungen dieses Recht sowohl für eigene Unternehmungen in Anspruch nehmen, d. h. dem Fiskus als Repräsentanten des Staatsvermögens für fiskalische Unternehmungen verleihen, wie auch juristischen und physischen Personen, überhaupt jeder Art von Privat-Unternehmern gewähren. Der Staat kommt also bei der Enteignung in zwiefacher Weise in Betracht: Einerseits als Verleiher des Enteignungsrechts sowohl an den Fiskus, wie an Privatpersonen; andererseits als der mit dem Enteignungsrechte Beliehene, als Repräsentant des Staatsvermögens (Fiskus). In letzterer Hinsicht steht er den Privatpersonen gleich. Darnach ist streng zu unterscheiden zwischen dem Enteignungshoheitsrecht und dem Enteignungsrecht:

Enteignungshoheitsrecht ist das Recht der **Staatsgewalt,** das Enteignungsrecht dem Unternehmer zu verleihen.

Enteignungsrecht ist das Recht des beliehenen **Unternehmers,** auf Grund der staatlichen Verleihung Dritten das Eigenthum gegen Entschädigung nach Maßgabe des Gesetzes zu entziehen.

Das Enteignungshoheitsrecht steht ausschließlich dem Staate als Inhaber der Staatsgewalt bezw. den durch Verfassung oder Gesetz hierzu berufenen Organen des Staates zu; das Enteignungsrecht dagegen jedem von der Staatsgewalt damit beliehenen Unternehmer, sowohl Privatpersonen, wie Gesellschaften rc. wie auch dem Fiskus bezw. den einzelnen fiskalischen Stationen. In diesem Sinne verleiht der Staat auch dem Fiskus das Enteignungsrecht.[6]) Unzutreffend erscheint hiernach die Auffassung, daß das Ent-

---

[4]) s. über den Begriff und die staatsrechtliche Begründung: Häberlin S. 149, 217. Grünhut, § 1—3, S. 1 ff. G. Meyer, S. 163 f. 259 f. Treichler S. 129. Martin S. 66 f. Förster, II. S. 167 f. Dernburg, I. S. 66, 68. Löbell S. 3 ff. Dalcke, Einl. S. 1—6. Thiel S. 1—15. v. Rönne, Preuß. Staatsr. 4. A. Bd. II S. 97, f. Bering, § 1 S. 1—11, 26. v. Rohland S. 10 f. Randa, S. 613—619.

[5]) s. S. 30.

[6]) Reichsger. v. 13. Juli 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2, S. 324.

eignungsrecht prinzipaliter nur dem Staate zustehe und vom Staate lediglich in Betreff seiner Ausübung und Wirkungen an dritte Unternehmer und Privatpersonen übertragen oder cedirt werden könne[7]) und ferner, daß, weil nur Rechte, nicht auch Pflichten cedirt werden können, der Staat trotz der Uebertragung bezw. Verleihung für die Entschädigung verhaftet bleibe und für deren Leistung an den Enteigneten Sorge tragen müsse.[8])

2. Entwickelung und Prinzipien. In Preußen entwickelte sich der Natur der Sache nach die Enteignung zuerst an den ältesten Formen der öffentlichen Unternehmungen, den Berg- und Straßenbauten. Später unter dem außerordentlichen Aufschwunge des wirthschaftlichen Lebens ist das Bedürfniß der Enteignung auch bei zahlreichen anderen Verkehrs- 2c. Zweigen hervorgetreten. Eine allgemeine Regelung des Enteignungsrechts findet sich zuerst im Allgem. Preuß. Landrecht, welches nicht nur in den §§ 73—75 der Einleitung das allgemeine, materielle Rechtsprinzip der Enteignung zum gesetzlichen Ausdruck bringt, sondern auch in den §§ 4 ff. Th. I, Tit. 11 eine Reihe von Bestimmungen über die formelle Handhabung des Enteignungsrechts enthält. Aber dem in ungeheuren Progressionen zunehmenden Verkehre entsprachen diese Normen nicht und mußten deshalb sehr bald durch eine Reihe von Spezial-Enteignungsgesetzen zu Zwecken der Landeskultur, Landesvertheidigung, Landes-Triangulation, des Bergbaues 2c. ergänzt werden. Unter diesen Spezial-Enteignungsgesetzen war das Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 von besonderer Bedeutung, welches in seinen §§ 8—20 die formelle Seite des Enteignungsrechts bei Enteignungen zu Eisenbahnzwecken regelte, in materieller Hinsicht aber es bei den Entschädigungsgrundsätzen des A. L.-R. bewenden ließ (vgl. § 11 l. c.). Doch auch dieses Gesetz zeigte sich sehr bald den schnell fortschreitenden Bedürfnissen des Eisenbahnwesens nicht gewachsen. Materiell erhob sich gegen das Eisenbahngesetz wie gegen das ihm zu Grunde liegende Allg. Landrecht das gewichtige Bedenken, daß das Prinzip der Entschädigung auf Grundlage des außerordentlichen Werthes (§ 9 Th. I Tit. 11 A. L.-R.) ein zu Gunsten der Enteigneten und zum

---

[7]) Irrig Grünhut S. 81, 97—99. Thiel S. 16.

[8]) Löbell, Ent.-Ges. S. 40, 41. Seydel, Ent.-Ges. 2. A. S. 43. v. Rohland, Theor. u. Prax. des D. Enteig.-R. S. 12. 13. Laband, Arch. f. civilr. Prax. Bd. 52 S. 170. 179. Randa, in Grünhut's Zeitschr. f. Priv.- u. öffentl. R. S. 634.

Nachtheile öffentlicher Unternehmungen zu weit gehendes sei, — in formeller Hinsicht aber dagegen, daß das Enteignungsverfahren zu wenig geregelt und vor allem mit zu wenig Kautelen und Garantien zum Schutze des durch die Enteignung bedrohten Privateigenthums umgeben sei.

Die Preußische Verfassungs-Urkunde vom 31. Januar 1850 hatte das Bedürfniß einer Aenderung bereits als ein berechtigtes anerkannt und eine einheitliche und umfassende Regelung des Enteignungsrechts in formeller und materieller Beziehung verheißen. Artikel 9 der Preuß. Verfassungs-Urkunde bestimmt: „Das Eigenthum ist unverletzlich. Es kann nur aus Gründen des öffentlichen Wohles und gegen vorgängige, in dringenden Fällen wenigstens vorläufig festzustellende Entschädigung nach Maßgabe des Gesetzes entzogen oder beschränkt werden." Indeß die Schwierigkeiten, welche sich dem Erlasse eines allgemeinen Enteignungsgesetzes für die verschiedenen Preußischen Rechtsgebiete entgegenstellten, bewirkten, daß die Frage erst im Jahre 1862 durch einen bezüglichen Beschluß des Abgeordnetenhauses angeregt wurde und, obwohl die Regierung wiederholt bezügliche Gesetzentwürfe dem Landtage vorlegte, doch erst im Jahre 1874 das Zustandekommen des Enteignungsgesetzes erzielt werden konnte.[9])

Da das Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874 prinzipiell auf alle Kategorien durch das öffentliche Wohl begründeter Unternehmungen Anwendung findet — soweit nicht durch das Gesetz selbst (§ 54) oder durch die Reichsgesetzgebung einzelne Kategorien ausdrücklich ausgenommen sind, so gilt es unbeschränkt für alle Eisenbahnbauten in Preußen (auch für die auf Grund des Art. 41 Alin. 1 der Reichsverfassung konzessionirten).[10]) Aufgehoben sind also vornehmlich für die Eisenbahnbauten in materieller Beziehung die Entschädigungsgrundsätze des Allgem. Landrechts, des rheinisch-französischen und gemeinen Rechts 2c. —, und in formeller Hinsicht die §§ 8—13, 15—20 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838.[11]) Materiell ist — wie noch des Näheren gezeigt werden wird — der landrechtliche Grundsatz, wonach die Entschädigung nach dem außerordentlichen Werthe, d. h. unter Berücksichtigung der subjektiven

---

[9]) v. Rönne, Preuß. Staatsr. 4. A. Bd. 2 S. 101.
[10]) § 13 Anm. 5 S. 59, 60.
[11]) § 14 des Eisenb.-Ges. — weil nicht spezielle Enteignungsnorm — ist nicht aufgehoben s. unten § 23, X. Seydel, 2. A. S. 77.

Verhältnisse des Berechtigten zu bemessen ist, aufgegeben und dafür das Prinzip adoptirt worden, daß nur der objektive Werth des enteigneten Gegenstandes, nicht das subjektive Interesse des Expropriaten, als Grundlage der Entschädigung zu dienen habe. Formell ist das Prinzip der gleichzeitigen Verhandlung und Entscheidung über die Feststellung des Planes und der Entschädigung im ungetrennten Verfahren verlassen und an Stelle dessen die Ermittelung des in Anspruch genommenen Objekts und die Feststellung der Entschädigung in gesondertem Verfahren und genau abgegrenzten Abschnitten eingeführt worden.

3. Subjekt der Enteignung ist in aktiver Hinsicht der mit dem Enteignungsrechte von der Staatsgewalt beliehene Eisenbahn-Unternehmer: der Expropriant (Enteigner); in passiver Hinsicht derjenige Eigenthümer und dinglich Berechtigte, gegen welchen die Ausübung des Enteignungsrechts gestattet ist: der Expropriat (Enteignete).

a. Expropriant ist bei Staatseisenbahnbauten der Eisenbahn-Fiskus, bei Privateisenbahnbauten der Privateisenbahnunternehmer (Eisenbahngesellschaft). Es ist zwar die Annahme vertreten worden, daß prinzipaliter der Staat der allein Berechtigte sei und der Unternehmer nur ein ihm von diesem übertragenes, abgeleitetes Recht besitze. Dem Expropriaten gegenüber sei somit stets der Staat der eigentliche Expropriant.[12]) Indeß diese Annahme beruht auf einer Verkennung des Begriffes und Wesens der Enteignung (S. 322, 323).

b. Expropriat ist in erster Reihe der Grundeigenthümer, dessen Grundstück oder Grundstückstheil enteignet werden soll, sodann aber auch jeder an dem zu enteignenden Grundstücke oder Grundstückstheile dinglich Berechtigte, dessen Recht durch die Enteignung erlischt,[13]) endlich der Inhaber der selbstständig zu enteignenden dinglichen Rechte.[14])

Abgesehen hiervon kommen noch zahlreiche Kategorien von Personen, juristischen und physischen, in Betracht, welche unmittelbar oder mittelbar an der Enteignung bezw. ihren Folgen, dem Bau und Betriebe der Eisenbahn, interessirt sind. Sie werden vom Gesetze häufig allein, häufig in Verbindung mit den am Grundstücke dinglich Berechtigten unter dem allgemeinen Ausdrucke „Betheiligte" zusammen-

---

[12]) Thiel S. 16—20.
[13]) s. § 11, § 29, 45 Enteign.-Ges.
[14]) § 6 Enteign.-Ges.

gefaßt.[15]) Zu den Expropriaten im Sinne des Gesetzes sind sie nicht zu rechnen.

4. Objekte der Enteignung sind das Grundeigenthum (ganze Grundstücke und Grundstückstheile), und die Rechte am Grundeigenthum. Bewegliche Sachen sind nicht Gegenstand der Enteignung.[16]) In dieser Beschränkung kann sich aber die Enteignung ausnahmslos auf alle Arten des Grundeigenthums und der Rechte daran erstrecken, gleichviel ob es sich um Grundeigenthum oder um Rechte physischer und juristischer Personen, des Staates, der Kirchen, Gemeinden, Korporationen, Aktiengesellschaften 2c. handelt. Es wird nicht unterschieden nach den Kategorien desselben oder nach der Qualität und der besonderen rechtlichen oder privilegirten Stellung der Eigenthümer. Auch res extra commercium sind nicht ausgenommen. Daher fallen z. B. die Ufer und die Gebiete der Flüsse, Seeen,[17]) die Kirchhöfe 2c. unter das Enteignungsrecht. Weder gesetzliche, noch Privatveräußerungsverbote, noch die Lehns- oder Fideikommiß-, Stammguts- oder Erbgutseigenschaft stehen der Entziehung oder Beschränkung des Eigenthums und der dinglichen Rechte entgegen, ebensowenig die Mündeleigenschaft des Eigenthümers.[18]) Auch die Enteignung von Grundstücken und Rechten, welche sich im Eigenthume des deutschen Reichs befinden, ist zulässig. Wenn jedoch im Staatseigenthum befindliche Grundstücke für ein staatliches Eisenbahn-Unternehmen in Anspruch genommen werden, so findet eine Enteignung nicht statt, weil der Staat eine juristische Persönlichkeit bildet. Es kann daher nur eine Ueberweisung des erforderlichen fiskalischen Terrains an den Staatseisenbahnfiskus erfolgen.[19])

Werden Grundstücke, welche einem mit dem Enteignungsrechte ausgerüsteten älteren Unternehmen angehören und für dieses enteignet

---

[15]) s. über diesen Begriff Eger, Enteign.-Ges. Bd. 1 Anm. 30 S. 68 69.

[16]) Dalcke S. 35. Bähr u. Langerhans S. 7. Löbell S. 25. Eger a. a. O. Bd. 1 S. 12, 13.

[17]) Förster-Eccius, II. S. 146 Anm. 33.

[18]) § 18 Enteign.-Ges.

[19]) Plenarbeschl. des Ob.-Trib. v. 20. Oktober 1850, Entsch. Bd. 20, S. 19. Erk. dess. v. 15. März 1856 eod. Bd. 32, S. 169. Förster, Th. u. Pr., Bd. 1, S. 488, Strieth., Arch. Bd. 13, Koch, Komment. z. A. L.-R., Bd. 2, S. 392, Anm. 55. Dernburg, Preuß. Privatr. Bd. 1, § 57 S. 113. Seydel S. 17, 18. Eger Ent.-Ges. S. 13, 14. Ueber Terrainabtretungen des Forst- und Domainenfiskus: Kab.-Ord. v. 13. März 1847. Erl. des Min. f. Landw., Dom. u. Forst. v. 13. Febr. 1884 und der öffentl. Arb. v. 3. Mai 1884. E.-V.-Bl. S. 237 und 7. Mai 1886, Min.-Bl. d. i. V. S. 95.

worden sind, zu Zwecken eines später konzessionirten Unternehmens in Anspruch genommen, so ist zu unterscheiden, ob die betreffenden Grundstücke für das ältere Unternehmen noch nothwendig sind oder nicht. Ist dies nicht der Fall,[20]) so ist die Enteignung für das spätere Unternehmen zweifellos gestattet. Sind die Grundstücke dagegen für das ältere Unternehmen noch nothwendig, so liegt eine Kollision zweier Enteignungsrechte vor, welche nach den allgemeinen Grundsätzen über die Kollision von Rechten zu entscheiden ist, d. h. prinzipaliter muß das mindere Recht dem stärkeren weichen.[21]) Das Enteignungsrecht darf zwar nur aus Gründen des öffentlichen Wohles verliehen werden. Diese Gründe sind aber nicht immer gleich stark. Daraus ergiebt sich, daß auch die Enteignungsrechte von verschiedener Stärke sein können. Es erscheint z. B. nicht zweifelhaft, daß das Enteignungsrecht, welches zum Bau einer für die Landesvertheidigung nothwendigen strategischen Bahn oder fortifikatorischen Anlage verliehen ist, von größerer Stärke ist, als das zum Bau einer lediglich dem Verkehrsinteresse dienenden Bahn gegebene, und das letztere, obgleich älter, dem ersteren nachstehen muß, wenn die strategische Linie ꝛc. sonst überhaupt nicht oder nur mit unverhältnißmäßigen Kosten hergestellt werden könnte.[22]) Doch ist in solchem Falle dem älteren Unternehmer volle Entschädigung für dadurch etwa erforderliche Neubauten, Verlegungen oder die gänzliche Kassirung seines Unternehmens zu leisten. Entscheidet aber nicht das Uebergewicht des einen Rechts, sind vielmehr beide Rechte gleich stark, so muß ein gegenseitiges Nachgeben stattfinden, und zwar soviel als erforderlich ist, damit die Ausübung

---

[20]) z. B. Inanspruchnahme eines verlassenen Bahndammes oder Dispositionslandes einer bestehenden Eisenbahn für eine neue Eisenbahn.

[21]) Vgl. hierzu die Abhandl. in der Oesterr. Eisenb.-Zeitung 1883, Nr. 37 und Randa in Grünhut's Zeitschr. f. öffentl. u. Priv.-R., Bd. 10, S. 620.

[22]) Rek.-Besch. d. Min. f. Handel v. 15. Novbr. 1878: Es sei nicht ausgeschlossen, daß das bei einem neuen Unternehmen in Frage kommende öffentliche Interesse dasjenige, welches bei dem bereits bestehenden öffentlichen Institut in Betracht komme, in dem Maße überwiege, daß im Falle einer Kollision das letztere dem ersteren weichen müsse (z. B. Inanspruchnahme eines Begräbnißplatzes zu einer Eisenbahnanlage). Ein derartiger Eingriff in schwerwiegende Interessen sei indessen nur ausnahmsweise und auch nur dann statthaft, wenn eine im öffentlichen Interesse dringend nothwendige Anlage in anderer Weise überhaupt nicht oder doch nur mit unverhältnißmäßig hohen Kosten hergestellt werden könnte. Vergl. Erk. des Oesterr. Verw.-Ger.-Hofes vom 7. Mai 1885, betr. die Enteignung eines Friedhofes. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. IV. S. 160—162. Cirk.-Verf. des Kult.-Min. vom 28. Januar 1830. v. Kamptz, Annalen, Bd. 14 S. 183 und des Min. des Innern vom 13. Januar 1833 eod. Bd. 17 S. 214

beider zugleich bestehen könne. Ist dies nicht möglich, so geht nach dem Grundsatze: „prior tempore, potior jure“ das ältere Enteignungsrecht vor. Ist aber ein Nachgeben möglich, so ist insoweit die Inanspruchnahme zu Gunsten des jüngeren Unternehmens statthaft. Nur hat letzteres, weil es in ein jus quaesitum eingreift, die Kosten der hierdurch etwa nothwendigen Umbauten, Veränderungen des älteren Unternehmens zu tragen und diesem für etwaige Nachtheile Ersatz zu leisten. Ein solches Nachgeben würde auch darin zu finden sein, wenn der jüngere Unternehmer auf seine Kosten Anlagen herstellt (Verlegungen der Geleise, Ueber-, Unterführungen), durch welche der ältere Unternehmer in die Lage versetzt wird, ohne Schädigung oder Störung oder unter Entgelt für geringfügige Nachtheile ein bisher nothwendiges Grundstück künftighin entbehren bezw. für die Zwecke des anderen Unternehmers freigeben zu können.[23])

5. Zweck. Die Enteignung besteht ihrem Zwecke nach entweder in der Entziehung oder in der dauernden oder vorübergehenden Beschränkung des Grund-Eigenthums oder der Rechte am Grundeigenthum für das Eisenbahn-Unternehmen.[24]) Davon sind diejenigen vorübergehenden Beschränkungen und Beschädigungen des Grundeigenthums zu unterscheiden, welche lediglich zur Vorbereitung des Eisenbahn-Unternehmens, d. h. zur Herstellung der Vorarbeiten desselben erforderlich sind.[25]) Die Darstellung der hierfür maßgebenden Grundsätze ist bereits an früherer Stelle (S. 110—113) erfolgt. Entziehung ist die vollständige Uebertragung des Eigenthums oder der Rechte am Eigenthum vom bisherigen Eigenthümer auf den Eisenbahn-Unternehmer. Dauernde Beschränkung ist die fortgesetzte, auf die ganze Dauer des Unternehmens oder doch einen erheblichen Theil derselben sich erstreckende Behinderung des Eigenthümers oder dinglich Berechtigten in Ausübung ihrer Rechte zu Gunsten des

---

[23]) Ref.-Besch. des Min. für Handel ꝛc. vom 18. Juni 1877. Nach diesen Grundsätzen regelt sich insbesondere die Frage über die Zulässigkeit der Inanspruchnahme von Grundstücken einer bestehenden Chaussee, Eisenbahn ꝛc. zu Gunsten einer neu anzulegenden Eisenbahn ꝛc., z. B. zum Zwecke der Durchschneidung (im Niveau oder durch Unter- oder Ueberführung) oder des Anschlusses (§ 45 des Preuß. Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 und Art. 41 Abs. 2 der Reichs-Verfassung) oder endlich der Mitbenutzung (§ 45 l. c. und Normativbestimmungen über die Mitbenutzung von Chausseen und anderen öffentlichen Wegen zur Anlage von Eisenbahnen untergeord. Bedeutung [Erlaß des Ministeriums der öffentl. Arbeiten vom 8. März 1881 (E.-V.-Bl. S. 119]).

[24]) §§ 1—4 Enteign.-Ges.

[25]) § 5 l. c.

Eisenbahn-Unternehmers. Vorübergehend sind die zeitweilig angeordneten Beschränkungen, welche wider den Willen des Grundeigenthümers die Dauer von drei Jahren nicht überschreiten dürfen und durch welche die Beschaffenheit des Grundstücks nicht wesentlich oder dauernd verändert wird.[26])

6. In Betreff der Form der Verleihung des Enteignungsrechts ist dieser Unterschied zwischen Entziehung und dauernder Beschränkung einerseits und vorübergehender Beschränkung andererseits gemeinhin insofern von Bedeutung, als Entziehung und dauernde Beschränkung nur auf Grund Königlicher Verordnung erfolgen kann.[27]) Dagegen genügt für vorübergehende Beschränkungen[28]) die Anordnung der Bezirksregierung.[29]) Für die Enteignung zur Anlage von Eisenbahn-Unternehmungen fällt jedoch dieser Unterschied fort, weil das dem Eisenbahn-Unternehmer durch Königliche Verordnung verliehene Enteignungsrecht implicite sowohl das Recht zur Entziehung, wie zur dauernden und vorübergehenden Beschränkung des Grundeigenthums und der Rechte daran in dem für die Ausführung des Unternehmens erforderlichen Umfange in sich schließt.[30]) Zwar ist als ein weiterer Unterschied geltend gemacht worden, daß vorübergehende Beschränkungen und die vorbezeichneten einfacheren Fälle der Enteignung nicht die Durchführung des für die Entziehung oder dauernde Beschränkung des Eigenthums gesetzlich vorgeschriebenen Verfahrens bedürfen, sondern

---

[26]) Daher gehören hierher nicht Beschränkungen, die sich auf die laufende Unterhaltung des Unternehmens beziehen. (Bescheid vom 21. Februar 1876, V. 1276.) Die Frage nach der Art der hier in Betracht kommenden „Beschränkungen“ läßt sich erschöpfend nicht beantworten. In den Motiven sind beispielsweise angeführt: die Niederlegung von Bau-Materialien auf fremden Grundstücken bei Reparaturen öffentlicher Wege, zeitweises Ueberfahren über dieselben, vorübergehende Benutzung fremder Grundstücke zur Aufstellung von Baugerüsten, zur Einrichtung von Interimswegen, Interimsschienensträngen, Werkplätzen und Arbeiterhütten, zur Ableitung des Wassers, Nutzung von Gebäuden, interimistische Anlegung von Tunnels ꝛc. (Rek.-Besch. vom 30. Oktober 1879, IV. 6595.) Unzweifelhaft sind aber nur solche Benutzungen fremder Grundstücke zu verstehen, welche zwar die Ausübung der Eigenthumsrechte beschränken, aber die Substanz der benutzten Grundstücke selbst im Wesentlichen unverändert lassen.

[27]) § 2 Ent.-Ges.

[28]) § 4 l. c.

[29]) Hierher gehört auch der Fall des § 3 l. c.

[30]) Eger, Enteig.-Ges. I. S. 33, S. 59. Nicht selten wird allerdings bei Verleihung des Enteignungsrechts die Bewilligung des Rechts zur vorübergehenden Benutzung fremder Grundstücke noch besonders ausgesprochen (s. z. B. Allerh. Erl. vom 8. September 1874 G.-S. 1874 S. 331). Indeß erscheint dies überflüssig.

formlos erfolgen können. Diese Annahme entbehrt aber der gesetzlichen Begründung.[31])

Die Enteignung erfolgt auf Grund einer Königlichen Verordnung, welche den Unternehmer und das Unternehmen bezeichnet, zu dem das Grundeigenthum in Anspruch genommen wird, und durch das Amtsblatt derjenigen Regierung bekannt zu machen ist, in deren Bezirk das Unternehmen ausgeführt werden soll.[32]) Für Eisenbahnen bedarf es jedoch einer besonderen Königlichen Verordnung an sich nicht. Bei Privateisenbahnen liegt sie ex lege in der landesherrlichen Verordnung, durch welche die Konzession verliehen wird (Konzessions-Urkunde). Aus dem Zusammenhange der §§ 8—10 des Gesetzes vom 3. November 1838 mit § 23 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 erhellt, daß in Folge der landesherrlichen Konzessionirung einer Eisenbahn (§ 1 Eisenb.-Ges. v. 3. Novbr. 1838) implicite dem Unternehmer durch das Eisenbahngesetz (§ 8) das Enteignungsrecht gegeben wird.[33]) Zwar pflegt in der Konzessions-Urkunde die Verleihung desselben ausdrücklich ausgesprochen zu werden (S. 97). Wenn dies aber auch nicht der Fall ist, ist das Enteignungsrecht doch als durch die Konzession mitverliehen anzusehen. Ebenso ersetzt die Publikation der Konzessions-Urkunde nach Maßgabe des Gesetzes vom 10. April 1872 die im Enteignungsgesetze vorgeschriebene Bekanntmachung der das Enteignungsrecht verleihenden Verordnung.[34]) Bei Staatseisenbahnen tritt, wie früher erörtert, an die Stelle der Konzession das mit Königlicher Sanktion erlassene Fundations- (Finanz-) Gesetz.[35]) Bei analoger Anwendung des Eisenbahngesetzes auf die Staatseisenbahnen[36]) ist also auch hier folgeweise gemäß § 8 desselben in dem Fundationsgesetze die Verleihung des Enteignungsrechts mitenthalten, wenngleich

---

[31]) Eger, Enteig.-Ges. I. S. 60—62; dagegen Seydel S. 37 Anm. 2, S. 73 Anm. 3. Löbell S. 35 Anm. 2, S. 82 Anm. 3. Ref.-Besch. des Hand.-Min. v. 27. August 1877 II. 18184. V. 8566. und 6. August 1878 II. 13381. V. 4886.

[32]) § 2 Ent.-Ges. Eger, Ent.-Ges. I S. 32 f.

[33]) v. Rönne, Preuß. Staatsr. 4. A. Bd. 4 S. 105. Bering § 4 S. 23. Rocholl, Rechtsfälle Heft 1 S. 11. Eger, Eisenb.-R. Abschn. III § 16 S. 97 und Abschn. V § 19, S. 280.

[34]) Eger, Ent.-Ges. I S. 46, 47.

[35]) S. 83 ff.

[36]) Dieselbe ist sowohl vom Ob.-Trib. (Entsch. Bd. 37 S. 42 f. Strieth., Bd. 26 S. 359, Bd. 31 S. 71) wie vom R.-O.-H.-G. (Entsch. Bd. 8 S. 369 f.) und Reichsger. (Entsch. Bd. 7 S. 266, Bd. 9 S. 276 und Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 235) konstant angenommen worden (s. dagegen die Abhandl. in d. Ztg. der Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. 1887 S. 203 f. 213 f.).

dieselbe nicht besonders zum Ausdruck gebracht ist.[37]) Indeß pflegt stets im Anschlusse an das Fundationsgesetz die Verleihung des Enteignungsrechts durch besonderen Allerh. Erlaß ausgesprochen[38]) und dieser durch die Gesetzsammlung sowie — seit Emanation des Gesetzes vom 10. April 1872 — auch nach Maßgabe dieses Gesetzes speziell bekannt gemacht zu werden.

Die Verordnung, d. h. bei Privatbahnen die Konzessionsurkunde, bei Staatsbahnen das Fundationsgesetz bezw. der Allerh. Erlaß muß den Unternehmer und das Unternehmen bezeichnen, zu dem das Grundeigenthum in Anspruch genommen wird: als Unternehmer bei Privateisenbahnen die konzessionirte Eisenbahn-Aktiengesellschaft,[38a]) bei Staatseisenbahnen den Fiskus. Die Bezeichnung des Unternehmens bedarf einer derartigen Bestimmtheit durch Angabe der Richtungslinie, des Anfangs- und Endpunktes sowie der Hauptstationen, daß dasselbe nach Zweck, Umfang und Lage genau charakterisirt ist.[39]) Das verliehene Enteignungsrecht ist ein Privileg des Beliehenen, es haftet unbedingt an der Person desselben und darf nicht an Dritte übertragen werden, weder von einer fiskalischen Station an einen Privatunternehmer, noch umgekehrt. Es ist seiner Natur und seinem Zwecke nach untrennbar von der Konzession desjenigen Unternehmens, für welches es verliehen worden ist.[40]) Wie die Eisenbahn-Konzession,

---

[37]) In den älteren Kab.-Ordres (z. B. v. 1848 u. 1849 betr. den Bau der Ostbahn) wurde demungeachtet die Verleihung des Enteignungsrechts stets besonders ausgesprochen, wenngleich sich dieselbe von selbst verstand.

[38]) s. z. B. G.-S. 1874 S. 256, 331 u. a. a. O.

[38a]) s. S. 125.

[39]) Dagegen brauchen die einzelnen Grundstücke, welche für das Unternehmen erforderlich sind, nicht speziell bezeichnet zu werden (Seydel S. 27 Anm. 2). Selbst wenn aber die genaue und spezielle Bezeichnung der zu expropriirenden Grundstücke in der das Enteignungsrecht verleihenden Königlichen Ordre erfolgt, wird dadurch das nach §§ 15 ff. vorgeschriebene Planfeststellungsverfahren (welches noch anderen Zwecken dient) nicht erübrigt. (Rekursbescheide des Hand.-Min. vom 15. November 1875, III. 20118/75 und vom 25. November 1875, II. 21579/75.)

[40]) Erk. des Ob.-Trib. vom 18. Juli 1870 Entsch. Bd. 63 S. 94 f. und des Reichsger. vom 12. Juni 1883. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 79 f. Vergl. noch Entsch. des Preuß. Ob.-Trib. Bd. 40 S. 42, Bd. 63 S. 94 f. Strieth., Arch. Bd. 54 S. 262; ferner Förster (Eccius), Bd. 2 S. 168 Anm. 16. Löbell S. 31 Note 4. Bering S. 28, 29. A. M. anscheinend Dernburg Bd. 1 § 34 Anm. 13. Daher wird es, wenn ein Eisenbahn-Unternehmen im Wege des Verkaufs, der Fusionirung oder des Konkurses auf einen anderen Unternehmer übergeht, stets eines landesherrlichen Genehmigungsaktes hierzu bedürfen, um den neuen Unternehmer zur Ausübung des Enteignungsrechtes zu legitimiren. Dieser landesherrliche Akt kann aber in der Konzessionsverleihung an den neuen Unternehmer gefunden werden, weil diese ex lege die Verleihung des Enteignungsrechts in sich schließt. Bei der Verstaatlichung liegt dies im Verstaatlichungsgesetz.

so ist auch das Enteignungsrecht des Eisenbahn-Unternehmens sowohl zeitlich in seiner Dauer und Fortwirkung, wie auch räumlich in Betreff der Weiterentwickelung der ursprünglichen Anlagen nicht begrenzt.[41]) Daraus folgt, daß sich das Enteignungsrecht für ein Eisenbahn-Unternehmen nicht bloß auf diejenigen Flächen ꝛc. erstreckt, welche nach Maßgabe des zur Zeit der Verleihung vorliegenden Projekts zu der Bahnanlage nothwendig waren, sondern auch auf allen etwa in der Folgezeit zum Zwecke einer durch die Entwickelung des Verkehrs nothwendig gewordenen Erweiterung der ursprünglichen Anlage zu erwerbenden Grund und Boden. Einer neuen Königlichen Verordnung bedarf es in diesen Fällen nicht.[42]) Festzuhalten ist jedoch hierbei, daß es sich immer nur um die aus sich selbst heraus erfolgende Fortentwickelung des ursprünglichen Unternehmens handelt, mithin das Enteignungsrecht in dem Begriffe und Zwecke des ursprünglich bezeichneten Unternehmens seine naturgemäße Begrenzung findet. Die Ausdehnungen einer Eisenbahn über ihre in der Konzession bezw. Verordnung bezeichneten Endpunkte hinaus durch den Anbau neuer Eisenbahnlinien — sei es in Verlängerung der Hauptlinie oder durch Seitenlinien — können im Sinne des Enteignungsgesetzes ebensowenig als das ursprüngliche Unternehmen betrachtet werden, wie der Zuwachs durch Fusion, Ankauf ꝛc. einer anderen Eisenbahnlinie, wenngleich wirthschaftlich dieselben in der Fortentwickelung des alten Unternehmens begründet sind.[43]) Diese Grundsätze finden auch auf diejenigen Eisen-

---

[41]) Eger, Ent.-Ges. I S. 43, 44.

[42]) Bescheid des Hand.-Min. vom 21. Januar 1875, V. 124, 10. Februar 1875, II. 2430, 27. April 1878, II. 7347 und des Min. der öffentl. Arb. vom 30. März 1880, IIb. 3508, vom 5. Juni 1882, IIb. 7334.

[43]) Dagegen ist mit Recht angenommen worden, daß auf aus der Verkehrsentwickelung motivirte, nachträgliche Bahnhofserweiterungen das für das Unternehmen verliehene Enteignungsrecht Anwendung findet und es einer neuen Königl. Verordnung nicht bedarf, so z. B. zur Herstellung von Nebengeleisen und Gewinnung von Erdmaterial behufs Erweiterung und Erhöhung eines Bahnhofes. (Bescheid des Hand.-Min. vom 26. Oktober 1874, II. 23545. V. 5062/74. act. minist. A. 1. 9d und vom 21. Juni 1875. V. 5831/75, B. III. 44, 1; geringfügige Aenderungen der Trace (Bescheid vom 10. Januar 1877. V. 11816. B. III. 36, 1), wie denn auch bei der Ausführung solcher nachträglichen, unter die ursprüngliche Verleihung fallenden Erweiterungen — Schienenverbindungen mit industriellen Etablissements oder Hafenanlagen ꝛc. — eine ausdrückliche spezielle Anerkennung des Expropriationsrechtes und eine darauf bezügliche Bekanntmachung nicht mehr nöthig ist. (Bescheid des Hand.-Min. vom 28. September 1874, V. 3854/74. A. 1. 9d. B. II. 118, 1. Auch die Anlage von Verbindungsgeleisen behufs Anschlusses an andere Eisenbahn-Unternehmungen (§ 45 Eisenb.-Ges. Erk. des 2. Hülfs-Sen. des Reichsger. vom 5. Dezember 1881. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 162, 163) ist hierher zu rechnen). Jedoch erstreckt sich das Enteignungsrecht nur auf

bahn-Unternehmungen Anwendung, für welche das Enteignungsrecht bereits vor Emanation des Gesetzes vom 11. Juni 1874 nach den früher in den einzelnen Landestheilen geltenden Enteignungsbestimmungen verliehen worden ist.[44])

7. Der Umfang der Enteignung erstreckt sich auf die Entziehung und Beschränkung des Grundeigenthums und der Rechte daran, insoweit dies zur Ausführung des Eisenbahn-Unternehmens in allen seinen wesentlichen, durch Begriff und Zweck desselben gebotenen Anlagen erforderlich ist. Für die Feststellung des Umfangs — welche bei anderen Unternehmungen ausschließlich dem Ermessen der Enteignungsbehörde überlassen ist — sind abweichend hiervon bei Eisenbahnen besondere Normativbestimmungen gegeben.[45]) Nach diesen ist im konkreten Falle der Umfang des Enteignungsrechts zu bemessen. Dieser Besonderheit liegt vornehmlich die Absicht zu Grunde, die Zweifel über die Tragweite des Enteignungsrechts, welche sich aus der eigenartigen Verbindung öffentlicher und privater Interessen bei Eisenbahn-Unternehmungen ergeben, thunlichst zu beseitigen. Indeß bilden diese Normativbestimmungen für die Enteignungsbehörden nur gesetzliche Direktiven, die im Allgemeinen die Richtungen bezw. Anlagen angeben, für welche das Enteignungsrecht in Anspruch genommen werden darf, ohne aber den Kreis desselben vollständig zu erschöpfen.[46]) Das Enteignungsrecht bei der Anlage von Eisenbahnen erstreckt sich hiernach insbesondere 1) auf den Grund und Boden, welcher zur Bahn, zu den Bahnhöfen und zu den an der Bahn und an den Bahnhöfen behufs des Eisenbahnbetriebs zu errichtenden Gebäuden erforderlich ist.[46a]) Für die Frage, welcher Grund und Boden erforderlich ist, ist der vom Minister der öffentlichen Arbeiten gemäß § 4 des Eisenbahngesetzes bezw. § 15 des Enteignungsgesetzes vorläufig festgestellte Plan

---

für eigene Rechnung bewirkte Schienenverbindungen (Zweig- und Seitenbahnen), nicht auf solche, die für Rechnung der anzuschließenden Werke bewirkt werden (Erl. vom 4. Februar 1875 und 20. September 1882). Darüber, ob und inwieweit das ursprünglich verliehene Enteignungsrecht auf derartige spätere Anlagen Anwendung zu finden hat, haben nicht die Gerichte, sondern die Enteignungsbehörden zu entscheiden. (Erk. des Komp.-Ger.-Hof. vom 19. Juni 1858, J.-M.-Bl. S. 387.

[44]) Bescheid des Hand.-Min. vom 10. Februar 1875, II. 2430, 22. Dezbr. 1877 und 27. April 1878, II. 7347.

[45]) Ent.-Ges. § 23.

[46]) Dies ist im Alinea 1 des § 23 l. c. durch das Wort „insbesondere“ angedeutet.

[46a]) Ent.-Ges. § 23 Al. 1 Ziff. 1.

in erster Reihe entscheidend.[47]) Auch das Areal für künftige Erweiterungsbauten gehört hierher, insoweit die betreffenden Anlagen in jenen Plan oder in die Konzession aufgenommen sind und einen integrirenden Theil des Unternehmens bilden;[48]) 2) auf den zur Unterbringung der Erde und des Schuttes u. s. w. bei Abtragungen, Einschnitten und Tunnels erforderlichen Grund und Boden;[49]) 3) überhaupt auf den Grund und Boden für alle sonstigen Anlagen, welche zu dem Behufe, damit die Bahn als eine öffentliche Straße zur allgemeinen Benutzung dienen könne, nöthig oder in Folge der Bahnanlage im öffentlichen Interesse erforderlich sind.[50]) Dahin gehört vornehmlich auch derjenige Grund und Boden, welcher zur Einrichtung von Anlagen im öffentlichen Interesse oder zur Sicherung der benachbarten Grundstücke gegen Gefahren und Nachtheile gemäß § 14 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 bezw. § 14 des Eisenbahn-Gesetzes vom 3. November 1838 erforderlich ist;[51]) 4) auf das für

---

[47]) Erforderlich ist nicht identisch mit unbedingt nothwendig. Könnte die Enteignung des Terrains nur mit Aufwendung unverhältnißmäßiger Kosten umgangen werden, so ist dasselbe zum Bahnbau erforderlich (Rek.-Besch. des Min. der öffentl. Arb. vom 20. Oktober 1878, 4. August 1879 und 7. Juli 1883).

[48]) Rek.-Besch. vom 13. März 1876, II. 3675; insbesondere das Terrain für ein zweites oder drittes Geleis, für die nach den Verkehrsverhältnissen zu gewärtigenden Erweiterungsanlagen von Bahnhöfen (Rek.-Besch. des Hand.-Min. vom 12. September 1874, II. 20935 und 21. Januar 1875, V. 124), für die Einmündung bezw. den Anschluß anderer Bahnen oder an andere Bahnen (Rekurs-Bescheid d. Hand.-Min. vom 27. August 1877, II. 16722), für Wohnhäuser und Dienstland von Bahnwärtern, wie überhaupt für Dienstwohngebäude — soweit dies im Interesse des Eisenbahnbetriebs erforderlich (Rek.-Besch. des Hand.-Min. vom 14. Oktober 1874, II. 21527, 25. August 1877, V. 8302, 27. April, II. 6444 und 20. November 1878, V. 6435) — ferner für Tunnelanlagen; jedoch genügt, wenn die Benutzbarkeit der Oberfläche erhalten bleibt, die Auflage einer bloßen Beschränkung (Rek.-Besch. vom 20. Dezember 1877, V. 10676); — endlich für Forstschutzstreifen, indeß nur soweit, als diese zur Sicherung des Betriebs oder landespolizeilich zum Schutze der Adjacenten 2c. bezw. im öffentlichen Interesse für nothwendig erachtet werden (Cirk.-Erl. des Hand.-Min. vom 19. September 1877, II. 16035, V. 8380). Auch hier reicht zumeist die Auflage einer Eigenthums-Beschränkung aus.

[49]) Ent.-Ges. § 23 Al. 1 Ziff. 2 (Eisenb.-Ges. § 8 Nr. 3).

[50]) Ent.-Ges. § 23 Al. 1 Ziff. 3 (Eisenb.-Ges. § 8 Nr. 5), also auch z. B. das zu Parallelwegen erforderliche Terrain (Rekurs-Bescheid vom 25. Juni 1876, V. 5171), sowie zur Abflachung der Böschungen behufs Vermeidung von Abrutschungen (Rek.-Besch. vom 23. September 1876, V. 8725).

[51]) und zwar gleichviel ob diese Anlagen bereits bei der vorläufigen Planfeststellung vorgesehen waren oder erst im definitiven Planfeststellungsverfahren (§§ 18 ff.) angeordnet worden sind. (Rek.-Besch. v. 5. März 1877 u. 30. Oktbr. 1883. Löbell, Enteig.-Ges. S. 124. Seydel, Enteig.-Ges. S. 142.) Werden sie erst späterhin durch die Landespolizeibehörde auf Grund des § 14 Eisenb.-Ges. angeordnet, so muß das Enteignungs-Verfahren wieder neu aufgenommen werden.

die Herstellung von Aufträgen erforderliche Schüttungsmaterial;[52]) nicht also auf den betreffenden Grund und Boden.[52a]) Vielmehr ist dem letzteren nur eine entsprechende Beschränkung aufzuerlegen.[53]) Diese Verwendung von Grundflächen charakterisirt sich also nicht als Enteignung des Erdmaterials als einer selbstständigen Sache, sondern nur als Beschränkung des Grund und Bodens.[54]) Die Entnahme ist zwar zur Herstellung von Aufträgen jeder Art zulässig,[55]) aber sie ist auf die erstmalige Herstellung beschränkt. Auf das zur fortlaufenden Unterhaltung der Bahnanlagen erforderliche Schüttungsmaterial erstreckt sich das Enteignungsrecht nicht.[56]) Dagegen ist der Begriff des Schüttungsmaterials im weitesten Sinne zu verstehen,[57]) auch ist die Entnahme anderer Materialien,[58]) insoweit sie zur Herstellung der Bahnanlagen nothwendig sind, nicht ausgeschlossen. Endlich besteht in örtlicher Beziehung eine Einschränkung nicht, so daß aus den hierzu geeigneten Stellen das Material für die ganze Baustrecke, auch für die entfernteren Theile derselben, entnommen werden kann.[59]) Die vorübergehende Benutzung fremder Grundstücke soll bei der Anlage

---

[52]) Ent.-Ges. § 23 Al. 1 Ziff. 4.

[52a]) Rek.-Besch. vom 8. März und 21. August 1879. II. 7934.

[53]) eine vorübergehende oder, — wenn das Grundstück durch die Entnahme des Schüttungsmaterials eine dauernde oder wesentliche Veränderung erleidet (wie wohl in der Regel) eine dauernde. Die Enteignungsbehörden haben über die Innehaltung des gesetzlichen Maßes zu wachen (Erl. des Hand.-Min. vom 10. Juli 1878).

[54]) Erl. des Min. der öffentl. Arb. vom 16. Oktober 1882, II a (b) 14003.

[55]) nicht nur Eisenbahn-Dämme (Aufträge im engeren Sinne), sondern überhaupt alle Erhöhungen, Aufschüttungen ꝛc. an Erde und sonstigem Schüttungsmaterial zur Herstellung des Bahnkörpers (Erl. des Hand.-Min. vom 18. März 1876, V. 1903, II. 4001).

[56]) Ein bezüglicher Antrag, dasselbe auch auf die Unterhaltung auszudehnen, wurde bei Berathung des Gesetzes abgelehnt. (Bering b. Gruchot Bd. 20 S. 667, 668. Löbell S. 120 f. 126. Seydel S. 150. Rek.-Besch. vom 21. Februar 1876, V. 1267.) Daher ist auch die Enteignung von Terrain für Wege zu den der Unterhaltung dienenden Kiesgruben nicht statthaft. (Rek.-Besch. vom 1. Juni 1876, II. 8243.)

[57]) Insbesondere gehört hierzu auch der zur Herstellung des Bahnkörpers erforderliche Kies wie überhaupt das zur Bettung der Schwellen und Schienen nothwendige Material (Rek.-Besch. d. H.-M. v. 16. Dezbr. 1877, II. 25758).

[58]) z. B. Lehm, Sand, Wasser ꝛc., wenn dies von der Enteignungsbehörde angeordnet ist. Denn die ausdrückliche Hervorhebung von Schüttungsmaterial im § 23 Al. 1 Nr. 4 ist kein Argument für die Ausschließung anderer zum Bau nothwendiger Materialien, insoweit sich deren Entnahme als Beschränkung im Sinne der §§ 2, 4 des Enteign.-Ges. darstellt. (§ 9 Eisenb.-Ges. sagt ganz allgemein: „Materialien-Gewinnung ꝛc." Rek.-Besch. vom 21. Februar 1876, V. 1267, B. II. 150, 1.)

[59]) Seydel S. 151.

von Eisenbahnen, insbesondere zur Einrichtung von Interimswegen, Werkplätzen und Arbeiterhütten zulässig sein.[60]) Dagegen ist das Enteignungsrecht auf den Grund und Boden für solche Anlagen nicht auszudehnen, welche, wie Waarenmagazine und dergleichen nicht den unter 3 gedachten allgemeinen Zweck, sondern nur das Privatinteresse des Eisenbahn-Unternehmers angehen.[61])

8. Ihrem Rechtscharakter nach stellt sich die Enteignung als ein erzwungener Kauf dar. Wie im gemeinen Rechte,[62]) so geht auch im Gebiete des Preuß. Allg. Landrechts die herrschende Meinung davon aus, daß die Enteignung ein erzwungener Kaufvertrag und daher nach den Normen des Kaufgeschäfts zu beurtheilen sei. Dafür spricht der Wortlaut und Inhalt der §§ 3, 4, 8, 10 u. 11, Th. I, Tit. 11 A. L.-R. Hieran hat auch das Preuß. Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 nichts geändert (arg. §§ 11, 16, 18 l. c.). Dies ist in der Theorie und Praxis des Allg. Landrechts im Prinzipe fast unbestritten anerkannt.[63])

---

[60]) § 23 Alin. 3 Ent.-Ges. s. Anm. 26 S. 329.

[61]) § 23 Al. 2 Ent.-Ges. (vgl. § 8 Alin. 3 Eisenb.-Ges.). Daß für selbstständige, für das öffentliche Betriebs-Interesse nicht erforderliche Neben-Gewerbe (Anlage von Schienenwalzwerken, Waggonfabriken, Billet- 2c. Druckereien 2c.) das Enteignungsrecht nicht in Anspruch genommen werden kann, erscheint darnach selbstverständlich. Wohl aber ist dasselbe nicht entbehrlich bei Anlagen, bei denen mittelbar wenigstens das öffentliche Betriebs-Interesse in Betracht kommt, wie z. B. Wagen- und Lokomotiv-Reparatur-Werkstätten (Ref.-Besch. des Hand.-Min. vom 23. September 1874, II. 18533), Beleuchtungs- (Gas-) Anstalten, Wasserwerken (Ref.-Besch. des Hand.-Min. vom 11. September 1874, V. 2957). Kohlenabfuhr- und Erz- oder Kohlen-Lagerplätze gehören, insoweit sie dem finanziellen Privatinteresse des Unternehmers dienen, nicht hierher, wohl aber dann, wenn sie für den allgemeinen Verkehr — vornehmlich behufs Entlastung der Ladestraßen und Ladeplätze — nicht entbehrlich sind (Löbell S. 126. Seydel S. 151 f.), und zwar gleichviel ob dafür Pacht entrichtet wird und ob sie mit dem Bahnhofe selbst in unmittelbarem Zusammenhange stehen (Erl. des Hand.-Min. vom 22. August 1874, II. 19650 und 6. August 1875, II. 14733).

[62]) Häberlin S. 201 ff. W. Koch S. 34 ff. Martin S. 76 f. Glück, Pand. Bd. 16 S. 27. Beseler, d. Priv.-Recht II. S. 101 f. Gerber, 8. Aufl. S. 440, § 174b. Windscheid, Pandekt., 3. Ausg. Bd. 2 S. 388. Holzschuher, Theor. u. Kas., 3. A. Kuntze, II. S. 147. — Ob.-App.-Ger. Lübeck. Seuffert, Arch. Bd. 4, Nr. 117. Rhein. App.-Hof Köln, Rhein. Arch., Bd. 36 S. 64 und Ob.-App.-Ger. Wolfenbüttel, Seuffert, Arch. Bd. 14 Nr. 226. Andere Auffassungen vertreten: Burkhardt S. 221 f. Zachariae, Götting. gelehrt. Anz. 1861, S. 114 f. Thiel S. 1—8. Rohland S. 29 f. Grünhut S. 78 f. Prazak S. 47 f. G. Meyer § 9 S. 184, 209. Laband, Arch. f. civilr. Prax., Bd. 52 S. 171 ff.

[63]) Bornemann, System III, 2. C. F. Koch, Kom. z. A. L.-R., Einl. § 75 Anm. 84 und Th. I, Tit. 11, §§ 5—11. Gruchot, Bd. 9 S. 82 und Hoffmann b. Gruchot, Bd. 11 S. 7. Förster-Eccius, Bd. 2 S. 170. (Abweichend nur Thiel S. 2 ff. R. Meyer b. Gruchot Bd. 9 S. 80 f. und Dernburg Bd. 1 S. 72). Erk. des Preuß. Ob.-Trib., Entsch. Bd. 35 S. 390. Strieth. Bd. 32 S. 181 eod.

Auch für das Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874 ist an der landrechtlichen Theorie des Zwangskaufes in Betreff der juristischen Konstruktion der Enteignung festzuhalten. Es liegt ein ausreichender Grund zu der Annahme nicht vor, daß das Enteignungsgesetz diese Theorie verlassen habe. Die Motive des Entw. des Enteign.-Ges. von 1868 bezeichnen die Enteignung dem bisherigen Eigenthümer gegenüber ausdrücklich als eine erzwungene Veräußerung, deren Zweck auf Verwendung des enteigneten Objekts zu einem öffentlichen Zwecke abzielt. Diese Motivirung ist in die Gründe des Entw. von 1871 wörtlich aufgenommen worden, auf welche sich die Vorlage von 1873 bezieht. Die herrschende Meinung geht daher mit Recht dahin, daß auch nach dem Enteignungsgesetz die Enteignung wie bisher den Normen des Kaufes in allen wesentlichen Beziehungen unterworfen sei.[64])

Es ist zwar neuerdings die Ansicht aufgestellt worden, daß das Enteignungsgesetz die Kauftheorie verlassen habe. Die Enteignung sei lediglich unter den Gesichtspunkt der §§ 74, 75, Einleitung zum Allg. Landrecht gebracht; sie sei ein einseitiger Eingriff der Staatsgewalt in Privatrechte und die einzige privatrechtliche Wirkung dieses Aktes sei der Anspruch des Expropriaten auf Entschädigung. Daher sei auch die Vergütung, welche der Eigenthümer für die erzwungene Aufopferung oder Beschränkung von Grundeigenthum erhalte, kein Kaufpreis, sondern Ersatz für seinen Schaden, Entschädigung.[65]) Indeß diese Annahme entspricht dem Wesen der Enteignung nicht. Der Unterschied des Enteignungshoheitsrechts des Staates und des Enteignungsrechts des Unternehmers ist nicht berücksichtigt (s. S. 322); das Enteignungshoheitsrecht ist allerdings die einseitige Gewalt des Staates, Dritten das Recht zur zwangsweisen Entziehung des Eigen-

---

Bd. 43 S. 339.) Entsch. Bd. 49 S. 182 und Strieth. Bd. 49 S. 207. Strieth. Bd. 75 S. 130, eod. Bd. 81 S. 224. Strieth. Bd. 84 S. 325. Strieth. Bd. 90 S. 197. Strieth. Bd. 95 S. 137, eod. Bd. 97 S. 158, eod. Bd. 99 S. 227. Erk. des R.-O.H.-G., Entsch. Bd. 19 S. 168. Erk. des Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5 S. 81.

[64]) Vgl. Förster-Eccius II., S. 170. Rocholl, (Rechtsfälle aus der Praxis des Reichsger. Heft 1, 1881, S. 15 ff.) Löbell a. a. O., S. 22, 23. Dalcke S. 129. Bähr und Langerhans S. 110. Bohlmann, Praxis in Expropr.-Sachen, Heft 3, 1882, S. 8 ff. — Erk. des Reichsger. vom 3. November 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 299, vom 3. April 1882 (s. Löbell S. 18) und 1. Juli 1884. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 1, und 2. Dezember 1884, eod. Bd. 3 S. 419.

[65]) Reichsger. vom 22. November 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 310. Gleim, Preuß. Arch. f. Eisenb.-Wesen 1886, S. 43 f. Seydel Ent.-Ges., 2. Aufl. S. 5 f.

thums zu gewähren bezw. Eingriffe in das Eigenthum aus Gründen des öffentlichen Wohles zu gestatten. Das verliehene Enteignungsrecht aber ist ein reines Privatrecht und regelt sich ausschließlich nach civilrechtlichen Normen, die Ausübung desselben involvirt ebensowenig einen einseitigen Eingriff in die Staatsgewalt, wie das Recht, durch Vermittelung der Staatsgewalt die Subhastation eines Grundeigenthums zu bewirken. Sie ruft ein zweiseitiges Obligationsverhältniß hervor. Wenn auch das Enteignungsrecht auf staatsrechtlicher Grundlage beruht, d. h. durch die Enteignungshoheit des Staates verliehen ist und sich der Natur der Sache nach in eigenartigen Formen bewegt, so ist es doch an sich, seinem Wesen und seiner Ausübung nach ein selbstständiges Privatrecht des Unternehmers und es steht daher nichts entgegen, die Enteignung als einen rein privatrechtlichen Veräußerungsakt unter die Normen eines — vom Staate bezw. von der kompetenten Verwaltungsbehörde vermittelten — Kaufgeschäftes zu subsummiren. Der der Enteignung vorangehende Staatsakt bestimmt zwar die Nothwendigkeit derselben und zwingt zu ihrer Vornahme, aber er ist nicht der Veräußerungsakt selbst. Wenn auf eine Reihe von Unterschieden hingewiesen wird, welche zwischen dem gewöhnlichen Kaufe und der Enteignung bestehen,[66]) so darf nicht übersehen werden, daß die Aehnlichkeiten diese Verschiedenheiten überwiegen und analoge Unterschiede auch bei anderen Arten der Zwangsveräußerung bezw. des nothwendigen Verkaufes vorhanden sind, ohne daß deshalb ihr Charakter als Kauf jemals in Frage gestellt worden wäre.[67]) Die hervorgehobenen Unterschiede haben eben darin ihren letzten Grund, daß es an einer freien Willensbestimmung des Verkäufers fehlt und diese vom Staate in dem gesetzlich zu diesem Behufe speziell geordneten Verfahren ergänzt wird. Indeß dieser staatliche Zwang ist ohne Einfluß auf den rechtlichen Charakter des Geschäfts, da es nicht ein rechtswidriger Zwang, sondern die nöthigende Bestimmung des freien Willens durch Recht und Gesetz ist: „Daß der Preis Entschädigung genannt wird, ist, soweit er das Entgelt für die Eigenthumsübertragung ist, unerheblich. Daß die Entwährungshaft und die Gewährleistung für Fehler wegfällt, kommt auch bei anderen Kaufgeschäften vor; es kann diesen Verpflichtungen bei jedem Kaufe entsagt werden. Daß die dinglichen Lasten erlöschen, theilt dieses Geschäft mit dem gerichtlichen Verkauf.

---

[66]) Gleim a. a. O., S. 46, 53.
[67]) Löbell S. 22. Martin S. 79, 88.

Daß endlich Verletzung über die Hälfte kein Anfechtungsgrund ist, ist schon deshalb bedeutungslos, weil dieses positive Institut mit dem Wesen des Kaufvertrages in keiner Weise zusammenhängt."[68]) Wenn es von einigen Seiten als erwünscht bezeichnet worden ist, rein privatrechtliche Begriffe von einem Institute fernzuhalten, welches wesentlich dem öffentlichen Rechte angehört, so ist dem zu entgegnen, daß diese Fernhaltung privatrechtlicher Begriffe für die Entschädigungsfrage und die Regelung des Eigenthumüberganges auch dann nicht möglich ist, wenn an die Stelle der landrechtlichen Theorie des „nothwendigen Kaufes" die Theorie der „Abtretung gegen Entschädigung" tritt. Das Institut der Enteignung findet zwar seine Begründung im Staatsrechte, aber seine Wirkungen — soweit sie das Verhältniß des Unternehmers zu den Eigenthümern und dinglich Berechtigten betreffen — Besitzveränderung, Entschädigung, Zahlung rc. fallen in das Gebiet des Privatrechts und müssen nach privatrechtlichen Normen beurtheilt werden.

§ 23. Die Entschädigungsgrundsätze.

I.

Die Pflicht der Entschädigung liegt dem — mit dem Enteignungsrechte beliehenen — Eisenbahn-Unternehmer ob,[69]) mithin bei Privateisenbahnen der Eisenbahngesellschaft, bei Staatseisenbahnen dem Fiskus. Der Staat als Verleiher des Enteignungsrechts ist weder prinzipaliter, noch subsidiär zur Entschädigung verpflichtet.[70]) Ebensowenig wie das Enteignungsrecht kann die korrelate Entschädigungspflicht auf einen Dritten übertragen werden oder übergehen. Auch die theilweise oder gänzliche Uebernahme des Baus bezw. Grunderwerbs einer Eisenbahn (in General-Entreprise rc.) macht den Entrepreneur dem Expropriaten gegenüber nicht entschädigungspflichtig. Solches bleibt vielmehr lediglich der Eisenbahn-Unternehmer.[71])

---

[68]) Förster-Eccius 4. A. S. 169.

[69]) § 7 Ent.-Ges. Reichsger. vom 12. Juni 1883. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 79, 80.

[70]) Ob.-Trib.-Entsch. Bd. 79 S. 96, Bd. 81 S. 137, Bd. 82 S. 130. G. Meyer S. 294. Häberlin S. 181. W. Koch S. 28. Löbell S. 41. Eger Ent.-Ges. Bd. 1 S. 99—101.

[71]) In Betreff des Wechsels des Unternehmers bei Konkurs, Verkauf, Fusion Verstaatlichung s. Anm. 40 S. 331.

II.

Die Entschädigung wird in Geld gewährt.[72]) Die zuständigen Behörden dürfen die Entschädigung in anderen Werthen z. B. in Naturalleistungen, Grund und Boden nicht feststellen und die Eisenbahn-Unternehmer nichts anderes an Geldesstatt leisten, es sei denn, daß der Expropriat damit einverstanden ist. Die alleinige Beschränkung dieses Prinzips liegt darin, daß der Unternehmer nach § 14 des Enteignungsgesetzes zur Einrichtung von Anlagen verpflichtet werden kann, welche für die benachbarten Grundstücke oder im öffentlichen Interesse zur Sicherung gegen Gefahren und Nachtheile nothwendig werden (s. § 23 Ziff. X). Denn insoweit durch die Einrichtung solcher Anlagen drohenden Nachtheilen für den Expropriaten vorgebeugt oder bereits eingetretene Schäden, deren Ersatz er civilrechtlich hätte verlangen können, aufgehoben oder verringert werden, tritt thatsächlich die in der Herstellung dieser Anlagen liegende Naturalleistung an die Stelle der anderenfalls zu leistenden Geldentschädigung (s. hierüber des Näheren unten § 23 Ziff. X). Da ferner nur für wirklich entstandenen, nicht für etwa nur drohenden oder möglichen Schaden Entschädigung in Geld zu leisten ist, so bleibt es der Natur der Sache nach dem Unternehmer unbenommen, durch vorbeugende Handlungen und Leistungen den Schadenseintritt zu verhüten, soweit ihm dies ohne Eingriff in fremde Rechte möglich ist, und es ist alsdann bei Feststellung des Umfangs der Entschädigung Thatfrage, ob und inwieweit hierdurch der Eintritt eines Schadens verhindert worden ist, und eine bezügliche Geldentschädigung sich erübrigt.

III.

Bei der Feststellung der Entschädigung ist davon auszugehen, daß der Expropriat einen Vermögensnachtheil durch die Abtretung nicht erleiden, vielmehr der Gesammtwerth seines Vermögens unverändert bleiben soll. Die Differenz zwischen dem Vermögen vor und nach der Abtretung giebt den Maßstab für die Entschädigung.[73]) Diese besteht aber in dem vollen Werthe des abzutretenden Grundstücks.[74]) Der volle Werth ist der reichlich bemessene objektive

---

[72]) § 7 Ent.-Ges.

[73]) Treichler S. 153. Grünhut S. 99. G. Meyer S. 271. Bering S. 86.

[74]) § 8 Abs. 1 Ent.-Ges.

Werth[75]) — im Gegensatz zu dem subjektiven Interesse des Exproprianten[76]) — mithin der Werth, welchen das Grundstück innerhalb der natürlichen Preisschwankungen auf objektiver Grundlage nach allen seinen Eigenschaften und Verhältnissen für jedermann hat: Demgemäß ist in der Regel der Preis zur Grundlage zu nehmen, welchen der Eigenthümer nach Ort und Zeit unter günstigen Verhältnissen beim freiwilligen Verkauf des zu enteignenden Grundstücks zu fordern und auch zu erlangen im Stande sein würde. Mit anderen Worten: es ist der Regel nach der allgemeine Verkaufswerth des zu enteignenden Grundstücks zu ermitteln und zu vergüten, wobei unter Berücksichtigung der Lage des einzelnen Falles mit Rücksicht auf die bisherige Benutzungsart des enteigneten Grundstücks eine Vergütung insoweit gewährt werden kann, als sie erforderlich ist, um ein anderes Grundstück in derselben Weise und mit demselben Erfolge zu benutzen, wie das enteignete.[77])

Von diesem Gesichtspunkte aus kommen — der allgemeinen Verkehrsanschauung entsprechend — bei Feststellung des Kaufwerths folgende wesentliche Momente in Betracht:

1. Die Lage des Grundstücks,[78]) und zwar als günstige Momente bei städtischen Grundstücken vornehmlich: die vortheilhafte Lage an belebten Straßen, Plätzen, öffentlichen Märkten, die Nähe öffentlicher Gebäude (Theater, Schulen), Promenaden, Gärten, Pferdebahnen, Bahnhöfe ꝛc. — bei ländlichen Grundstücken: die Nähe von Verkehrscentren und Absatzquellen, Eisenbahnen, Chausseen, schiffbaren Gewässern, schönen Umgebungen ꝛc.; andererseits als ungünstige Momente: die Entfernung von belebteren Gegenden und Verkehrscentren, die Nähe ungesunder Etablissements, Fabriken, ungesunder Gewässer, Sümpfe, Niederungen, Ueberschwemmungs- und Feuersgefahr ꝛc.

---

75) Der landrechtliche Maßstab des außerordentlichen Werthes ist fallen gelassen. Seydel S. 45, 46. Bähr und Langerhans S. 35. Löbell S. 47. Eger Ent.-Ges. Bd. 1 S. 116.

76) Nicht ganz trennen sich von der Veranschlagung subjektiver Momente: Förster-Eccius 4. A. Bd. II § 131 S. 172. Dernburg I. § 34 S. 69 und Dalcke § 8 S. 56 e.

77) So die Praxis des Reichsger.: Erk. vom 27. Januar 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 115, vom 18. Februar 1880 eod. S. 130, 13. Juli 1880 eod. S. 265, 4. Juni 1880 eod. S. 204, 18. September 1880 eod. S. 266 und die Theorie: Seydel S. 46, v. Rohland S. 65, 73, Bähr und Langerhans S. 34 f., Bering S. 91, 95, Löbell S. 48, 49.

78) Eger Bd. 1 S. 125.

2. Die Beschaffenheit des Grundstücks,[79]) und zwar bei städtischen Grundstücken vornehmlich die Bauplatzqualität, die Zahl, der Umfang und die Beschaffenheit der vorhandenen Gebäude und baulichen Anlagen, die daraus resultirende Eigenschaft und Benutzungsfähigkeit als Wohnhaus, Magazin, Geschäftshaus, Fabrikgebäude ꝛc., die Bonität des Grund und Bodens (Baugrund, Grundwasser) und der Materialien (Alter, Festigkeit, Zustand derselben). Desgleichen ist bei ländlichen Grundstücken die Beschaffenheit ein wichtiger Faktor der Werthbemessung; vornehmlich die Frage, ob das Grundstück sich zum Ackerbau oder zur Forstung, zum Wiesen-, Gemüse-, Obst-, Weinbau, zur Fischzucht und für welche Arten von Getreide, Hölzern, Früchten, Gemüsen ꝛc. eignet und darnach die Eigenschaft als Ackerland, Wiese, Wald, Garten, Heide, Moor ꝛc. besitzt. Es können aber nicht sowohl die gegenwärtige Benutzungsart und der daraus resultirende Ertrag maßgebend sein, sondern es ist vielmehr festzustellen, ob und inwieweit die vorhandenen Eigenschaften des Grundstücks unter den konkreten Verhältnissen verwerthbar sind und event. für welche Dauer. Eigenschaften, welche das Grundstück zwar besitzt, die aber in der betreffenden Gegend nach Maßgabe des Bedürfnisses oder der vorhandenen Verkehrsmittel ꝛc. nicht verwerthbar sind, können bei der Werthbemessung nicht in Anschlag gebracht werden. Von diesem Gesichtspunkte aus kann auch das Vorhandensein von Mineralien bezw. die Möglichkeit einer Ausbeute derselben nicht ohne Weiteres wertherhöhend wirken, falls nicht zugleich feststeht, daß dieselbe bereits gegenwärtig oder doch in absehbarer Zeit nach den konkreten Verhältnissen der betreffenden Gegend einen Ertrag abwerfen, mithin verwerthbar sein und bleiben wird.[80]) Ist die Gegend überreich mit solchen Mineralien versehen, ist ihre Gewinnung mit unverhältnißmäßigen Kosten verknüpft, ist ein Absatz nach anderen Gegenden wegen Mangels oder Kostspieligkeit der Verkehrsmittel nicht möglich oder unrentabel, auch eine Aenderung dieser Verhältnisse in absehbarer Zeit nicht zu erwarten, so kann die bezügliche Eigenschaft bei der Bemessung des Gesammtwerthes nicht oder nur wenig in Betracht kommen. Daher ist auch weder der kapitalisirte Reingewinn aus dem Ausbeutungsbetriebe maßgebend, noch darf der Werth nach den zu gewärtigenden Jahreserträgen unter Berechnung des vorhandenen

---

[79]) Eger Bd. 1 S. 126.

[80]) A. M. v. Rohland S. 65 Anm. 1 und Dalcke S. 59 e.

Quantums bestimmt werden. Vielmehr ist der Werth eines Mineralien-Lagers nur insoweit in Anschlag zu bringen, als er bei freiwilligem Verkaufe des Grundstücks den Werth desselben erhöhen würde.[81])

3. Die Zubehörungen (Pertinenzien) und Früchte. Bei Bemessung des vollen Kaufwerths sind auch „die enteigneten Zubehörungen und Früchte"[82]) des Grundstücks mit in Anschlag zu bringen, d. h. zu dem Kaufwerthe des Grundstücks selbst tritt zuzüglich noch der Kaufwerth der Zubehörungen und Früchte, soweit diese mit enteignet sind. Was hierzu zu rechnen, bestimmt sich nach allgemeinem Civilrecht.[83])

4. Die Benutzungsfähigkeit. Die thatsächliche Benutzungsart ist für die Werthfeststellung des Grundstücks nicht entscheidend; sie liefert nur den thatsächlichen Beweis, inwieweit das Grundstück für diese gegenwärtige Benutzungsart besonders fähig ist.[84]) Dieser Beweis ist jedoch deshalb kein ganz sicherer, weil die Benutzungsart sowohl hinter der vollen Benutzungsfähigkeit zurückbleiben, wie auch letztere überschreiten kann, und weil ferner die jeweilige Benutzungsart überhaupt nicht allein durch die — dingliche — Beschaffenheit und Fähigkeit des Grundstücks, sondern zugleich auch durch die persönlichen Eigenschaften und Fähigkeiten des Eigenthümers rc. bedingt wird. Die Benutzungsart bezw. der Ertrag ist hiernach ein Produkt der dinglichen Fähigkeit des Grundstücks und der persönlichen Fähigkeit des Eigenthümers. Handelt es sich also um die Feststellung des Kaufwerthes, so darf die Benutzungsart (bezw. deren Ertrag) jeden-

---

[81]) s. Kohlenbergwerk: Erk. des Ob.-Trib. vom 2. Mai 1862, Strieth. Bd. 76 S. 49. Kalksteinlager: Ob.-Trib. vom 16. Juni 1862, eod. Bd. 46 S. 160. Sandgrube: Ob.-Trib. 16. Oktober 1871. Entsch. Bd. 66 S. 27. Lehmlager: Ob.-Trib. vom 18. März 1872, Strieth. Bd. 85 S. 55 u. Reichsgericht v. 27. Januar 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 115, v. 24. Oktbr. 1882 eod. Bd. 2 S. 376 und 31. März 1881 eod. Bd. 1 S. 431. Kieslager: Ob.-Trib. vom 10. Februar 1873, Strieth. Bd. 88 S. 119. Torflager: Reichsgericht vom 3. Dezember 1884. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 421. Thonlager: Reichsger. vom 2. Februar 1882 eod. Bd. 2 S. 189.

[82]) § 8 Abs. 1 Ent.-Ges. Nicht bloß thatsächliche Vergünstigungen: Grünhut S. 160. Ob.-Trib. Strieth. Bd. 32 S. 245, Bd. 95 S. 137.

[83]) Es kommen die Grundsätze vom Kauf in Anwendung, auch in Betreff des Zeitpunktes für den Anspruch auf Ersatz der vorhandenen Früchte: Ob.-Trib. Strieth. Bd. 92 S. 284, Bd. 96 S. 11, s. auch Eger, Enteign.-Ges. Bd. 1 S. 133, 134.

[84]) Reichsger. 18. Februar 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch., Bd. 1 S. 130, 9. Februar 1882, eod. Bd. 2 S. 197, 18. August 1882, eod. Bd. 2 S. 236, Bähr und Langerhans S. 35 f., Bering S. 98, Seydel S. 65, Kommiss.-Ber. des Abg.-Hauses vom 19. Dezember 1873.

falls nur insoweit berücksichtigt werden, als sie das Resultat der realen Benutzungsfähigkeit des Grundstücks, nicht der persönlichen Fähigkeit des Eigenthümers ist, also eine dingliche Grundlage hat;[85]) denn die persönliche Fähigkeit wird nicht mit veräußert, sie bleibt dem Eigenthümer und kann von ihm auf jedem anderen gleichgearteten Grundstücke mit demselben Erfolge verwerthet werden. Die bisherige Benutzungsart kann daher bei der Abschätzung nur bis zu demjenigen Geldbetrage Berücksichtigung finden, welcher erforderlich ist, damit der Eigenthümer ein anderes Grundstück in derselben Weise und mit gleichem Ertrage benutzen kann. Dieser Betrag bildet die Maximalgrenze.[86]) Bei städtischen Grundstücken, welche durch Vermiethung, wie bei ländlichen Grundstücken, welche durch Verpachtung oder Eigenbau nutzbar gemacht werden, sind hiernach nicht sowohl die jeweiligen Nutzungen — also die Mieths-, Pachtzinse, Ernteerträge &c. — als vielmehr die allgemeine und dauernde Nutzungsfähigkeit und der darnach sich bemessende Kaufwerth der Maßstab für die Werthermittelung.[87])

Von den Nutzungsfähigkeiten, welche den Grundstücken einen höheren Werth zu verleihen pflegen, kommen als besonders wichtig vornehmlich in Betracht die Fähigkeit zum Bau und die zum Gewerbebetrieb.

a. Die Fähigkeit zum Bau (Bauplatzqualität). Ein z. Z. der Enteignung unbenutztes oder nur landwirthschaftlich benutztes Grundstück kann doch nach seiner Lage und Beschaffenheit, sowie nach der herrschenden Konjunktur als Bauplatz gewürdigt werden.[88]) Die Bauplatzqualität ist aber nur dann als vorhanden anzunehmen, wenn die künftige Verwerthbarkeit als Bauplatz bereits eine feste, den gegenwärtigen Kaufwerth beeinflussende Basis gewonnen hat. Dies zu beurtheilen, ist Thatfrage. Im Allgemeinen ist der Zustand des Grundstücks zur Zeit der Expropriation maßgebend. Spekulationen

---

[85]) Grünhut S. 104, Löbell S. 67.

[86]) § 10 Abs. 1 Ent.-Ges. Reichsger. 18. September 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch., Bd. 1 S. 268; 2. Februar und 8. Juni 1882, eod. Bd. 2 S. 189 und 301, und zwar ohne Hinzufügung eines besonderen Einrichtungskapitals (s. Eger, Ent.-Ges. Bd. 1 S. 136, 137.) A. M. Seydel S. 65.

[87]) Ob.-Trib. vom 7. Oktober 1878. Entsch. Bd. 100 S. 223 u. Reichsger. vom 9. Febr. 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch., Bd. 2 S. 197, 3. Dezember 1884, eod. Bd. 3 S. 421. v. Rohland S. 67. Grünhut S. 106. A. M. W. Koch S. 91.

[88]) Dernburg, I. S. 69 Anm. 19. Grünhut S. 107. Bering S. 90, 91. v. Rohland S. 73. Löbell S. 54—56. Erk. des Ob.-App.-Ger. Lübeck vom 23. Mai 1850. Seuffert's Arch. Bd. 3 S. 176.

und Kombinationen, welche von politischen und Naturereignissen ꝛc. abhängig sind, kommen nicht in Betracht.[89]) Wohl aber sind in der Regel Grundstücke als Bauplätze zu schätzen, wenn durch die Nähe bereits vorhandener Straßen, bereits fixirte Baupläne und ähnliche Momente die sichere Erwartung begründet ist, daß schon bei einem gegenwärtigen freihändigen Verkaufe die Verwerthung als Bauplatz in der Normirung des Kaufpreises zum Ausdruck kommen würde.[90]) Was die Art der Werthbemessung von Baustellen anlangt, so ist daher auch für diese der allgemeine Kauf- und Verkehrswerth gleichgearteter Grundstücke der zuverlässigste und zutreffendste Werthmesser und verdient vor künstlichen und komplizirten Werthberechnungen den Vorzug.[91])

b. Die Fähigkeit zum Gewerbebetrieb. Steht der Gewerbebetrieb mit der Beschaffenheit und Nutzungsfähigkeit des Grundstücks außer Zusammenhang, ist also nur zufällig und rein äußerlich mit dem Grundstücke verbunden, so beruhen die Erträge des Gewerbes lediglich auf den persönlichen Fähigkeiten des betreffenden Gewerbetreibenden, nicht auf dinglicher Grundlage und dürfen daher bei Bemessung des Grundstückswerths nicht in Anschlag gebracht werden.[92]) Steht dagegen der Gewerbebetrieb mit der Beschaffenheit und Nutzungsfähigkeit des Grundstücks in einem substantiellen Zusammenhange, ist also wegen der besonderen dinglichen Eigenschaften (Lage, Bodenbeschaffenheit, Wasser-, Mineralreichthum ꝛc.) mit demselben verbunden, so sind die Erträge des Gewerbes nicht allein auf die persönlichen Fähigkeiten des Gewerbetreibenden, sondern auch auf die dinglichen des Grundstücks zurückzuführen. Alsdann erhöht sich insoweit der Werth des Grundstücks, als es durch seine Eigenschaften zum Betriebe gewisser Gewerbe besonders befähigt ist. In diesem Falle kann aber für die Werthbemessung nicht der kapitalisirte Reingewinn des Gewerbes maßgebend sein,[93]) weil dieser zugleich auch aus den persön-

---

[89]) Ob.-Trib. Strieth. Bd. 80 S. 25 u. Bd. 81 S. 94. Die in diesen beiden Erkenntnissen ausgesprochenen Grundsätze sind späterhin bestätigt worden durch Erk. des Reichsger. vom 20. Februar 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 217.

[90]) Fälle aus der Praxis: Ob.-Trib. Strieth. Bd. 86 S. 75. Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 15, 130; Bd. 2 S. 217, 326, 337, 376; Bd. 3 S. 84, 237; Bd. 5 S. 76, 121.

[91]) Eger, Ent.-Ges. Bd. 1 S. 142, 143. Erk. des Reichsger.: Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 217, 337 und Bolze, Praxis des Reichsger. Bd. 2 S. 328 Nr. 1266.

[92]) v. Rohland S. 68, 69 Anm. 11 und Erk. des Reichsger.: Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 266.

[93]) Irrig Ob.-Trib. vom 4. November 1872. Entsch. Bd. 68 S. 132. siehe dagegen Reichsger. vom 3. Dezbr. 1884. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 421.

lichen Eigenschaften des Gewerbetreibenden resultirt, sondern es bleibt auch hier in der Regel kein geeigneterer Weg übrig, als an dem Kaufwerth gleich beschaffener Grundstücke, welche den gleichen Gewerbebetrieb mit demselben Erfolge zulassen, den Sonder-Werth der dinglichen Eigenschaften des expropriirten Grundstücks und damit dessen Kaufwerth zu bemessen.[94]) Nur da, wo ausnahmsweise die Voraussetzung, daß es an der Gelegenheit zur Anschaffung eines Ersatzes für das enteignete Grundeigenthum nicht fehle, nicht zutrifft bezw. wo ein durch die besonderen Umstände des Falls begründeter, durch anderweitige Anschaffung nicht zu ersetzender Mehrwerth in Frage kommt, kann es gerechtfertigt sein, eine andere Art der Werthermittelung einzuschlagen.[95])

5. Auch der entgangene Gewinn kann bei der Werthbemessung in Berücksichtigung kommen und einen Faktor für die Normirung des Kaufwerthes bilden.[96]) Denn die allgemeine Meinung, welche den objektiven Werth normirt, bringt — der Natur der Sache nach — nicht allein die gegenwärtigen, bereits existent gewordenen Vortheile, Nutzungen, Eigenschaften ꝛc. in Anschlag, sondern auch die zukünftigen, die sich aus der Fortentwickelung, Nutzungsfähigkeit und den vorhandenen Eigenschaften des Grundstücks für jeden Besitzer mit Nothwendigkeit oder doch hoher Wahrscheinlichkeit ergeben müssen.[97]) Jedoch darf nur derjenige entgangene Gewinn Berücksichtigung finden, welcher folgenden Bedingungen entspricht: a. Der Gewinn muß aus dem Grundstücke selbst, nicht aus den persönlichen Verhältnissen, der persönlichen Thätigkeit und Fähigkeit des Eigenthümers zu gewärtigen sein, mithin auf objektiv-dinglicher, nicht auf subjektiv-persönlicher Grundlage beruhen. b. Der Gewinn muß ferner

---

[94]) Reichsger. vom 27. Jan. 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 115. Z. B. Gärtnerei (Gemüse- und Weinbau). Ob.-Trib. Entsch. Bd. 67 S. 19. Ziegelfabrikation: Reichsger. vom 27. Januar 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 115; 31. März 1881, eod. S. 431; 24. Oktober 1882, Bd. 2 S. 326. Torfbetrieb: 3. Dezbr. 1884, Bd. 3 S. 421. Ofenfabrikation: 2. Februar 1882, Bd. 2 S. 189.

[95]) Reichsger. v. 27. Januar 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 115, und 2. Februar 1882, eod. Bd. 2 S. 189. Bohlmann Heft 3 S. 17.

[96]) Reichsger. 23. Mai 1881. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 41 und 3. Dezember 1884, eod. Bd. 3 S. 421.

[97]) S. Häberlin S. 187. Treichler S. 133. Meyer S. 272 f. Thiel S. 28. Beseler, D. Priv.-R. S. 352. Stubenrauch S. 183. W. Koch S. 83. Gruchot, Beitr. IX, S. 92. Rösler § 198 Note 8. Grünhut S. 107. v. Rohland, S. 70. Beseler, D. Priv.-R. S. 352. Bohlmann, III. S. 17. Randa S. 657 ff.

ein mit Bestimmtheit zu erwartender sein; d. h. es darf nur auf solche Vortheile, die entweder nach dem gewöhnlichen Laufe der Dinge und der Geschäfte des bürgerlichen Lebens oder vermöge gewisser schon getroffener Anstalten und Vorkehrungen, vernünftiger Weise erwartet werden konnten, Rücksicht genommen werden.[98]) c. Der Gewinn darf endlich nicht durch das die Enteignung bewirkende Unternehmen bedingt, nicht aus demselben hergeleitet sein.[99]) Ein auf diesen Voraussetzungen beruhender, entgangener Gewinn findet aber in der Regel ohne Weiteres seinen Ausdruck in dem Kaufwerthe und bedarf sonach einer besonderen Entschädigung im Einzelfalle nicht.[100])

6. Dagegen sind die persönlichen Nachtheile und Schäden, welche der Eigenthümer durch die Enteignung erleidet, bei Ermittlung des Grundstückswerthes nicht in Anschlag zu bringen. Dahin gehören vornehmlich Nachtheile, welche für den Eigenthümer in Folge der durch die Enteignung herbeigeführten Nothwendigkeit eines Wohnungswechsels entsteht, der Schaden in Folge einer Aenderung des Geschäftslokals und Verlegung des Geschäfts, die Unkosten der Uebersiedelung, der Uebertragung der Waaren und Geräthschaften aus den Magazinen (Umzugskosten), die aus dem Transporte sich ergebende Verschlechterung der Waaren etc., der durch die Unterbrechung oder vorübergehende Einstellung des Geschäftsbetriebs, durch den Zeitverlust beim Aufsuchen eines neuen Lokals entstandene Schaden, die Kosten der Erwerbung eines anderen Grundstücks, Kosten der Vertragserrichtung, der Auf-

---

[98]) Förster, 4. Ausg. I. § 12 S. 74. Dernburg Bd. 1 § 121, II. § 76. C. F. Koch, A. L.-G., 8. Aufl. Bd. 1 S. 291. v. Rohland S. 72. Seydel S. 46. Eger Bd. 1 S. 150—152. Ob.-Trib. 12. Juli 1875, Eisenb.-Ver.-Zeitg. 1875, S. 759. Vgl. auch 18. Dezember 1867. Entsch. Bd. 59 S. 325 und Reichsger. vom 13. Juli 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 265. Dieser Gesichtspunkt ist namentlich auch für die bereits oben S. 344 f. des Näheren erörterten Fragen maßgebend, ob ein noch nicht bebautes Grundstück zukünftig als Bauplatz oder zum Gewerbebetriebe verwendbar sein werde und in wie weit diese Aussicht auf die Werthbemessung influire. Vgl. Dernburg, S. 69 Anm. 19. Grünhut S. 107. Bering S. 90, 91. v. Rohland S. 73. Löbell S. 54—56 und die S. 345, 346 mitgeth. Entscheid.

[99]) Grünhut S. 106. v. Rohland S. 72. Ob.-Trib. vom 1. Juli 1870. Strieth. Bd. 80 S. 25 und Reichsger. vom 19. Novbr. 1879. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 15.

[100]) v. Rohland S. 73. Bohlmann, Heft 3, S. 17, 18. Ob.-Trib. 5. April 1872. Strieth. Bd. 86 S. 75 und vom 17. September 1877, D. Jur.-Zeitg., Bd. 2 S. 11, sowie Reichsger. vom 31. März 1881. Zeitschr. f. Preuß. Recht, Bd. 2, S. 39, 40 und 19. Novbr. 1879. D. Jur.-Zeitg. Bd. 4 S. 44—46.

lassung, Stempel- und andere Uebertragungsgebühren rc.[101]) Denn es handelt sich bei der Entschädigung für Enteignung prinzipiell nur um den Ersatz für den Werth des entzogenen Grundeigenthums und der Rechte am Grundeigenthum, nicht aber um Schäden, welche aus der Beeinträchtigung persönlicher Interessen und obligatorischer Verhältnisse entstehen. Die Dinglichkeit ist ein unbedingtes Kriterium der Objekte bezw. Rechte, deren Wegfall bei der Enteignung Entschädigungsansprüche begründet. Ob der Unternehmer noch überdies dem Eigenthümer oder dritten aus der Verletzung persönlicher (obligatorischer) Rechtsverhältnisse ersatzpflichtig ist, unterliegt lediglich der Beurtheilung nach allgemeinem Landesrechte, nicht aber nach den Entschädigungsnormen der Enteignung.

7. Ein weiterer Faktor, der bei der Werthbemessung in Anschlag gebracht werden muß, ist der Annehmlichkeitswerth, aber nur insoweit, als er von der allgemeinen Verkehrs-Anschauung berücksichtigt wird, d. h. als integrirender Theil des Gesammtwerthes im Kaufwerthe zum Ausdrucke gelangt. Nur die Annehmlichkeiten des Grundstücks, welche sich für jeden Besitzer — rein objektiv betrachtet — als solche darstellen, kommen hierbei in Betracht.[102])

8. Aus Vorstehendem ergiebt sich, daß vom Standpunkte einer objektiven Schadensbemessung aus der sog. Werth der besonderen Vorliebe oder der Affektionswerth ganz außer Betracht bleiben muß. Dieser Werth ist kein wirklicher Werth, er ist nicht objektiv meßbar. Er entsteht bloß aus zufälligen Eigenschaften oder Verhältnissen einer Sache, die derselben in der Meinung ihres Besitzers den Vorzug vor allen anderen Sachen gleicher Art beilegen, es ist also bei diesem Werthe von einem objektiven Maßstab nicht die Rede.[103])

9. Im Uebrigen läßt sich die Bemessung der Entschädigung nach Maßgabe des objektiven Kaufwerthes nicht in positive Taxvorschriften einzwängen, sie ist von Ort und Zeit im konkreten Falle

---

[101]) Reichsger. vom 4. Juni 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 204; v. 18. Sept. 1880 eod. Bd. 1 S. 266 (270); 17. Mai 1881, Rep.-Nr. 23/80; 30. November 1883, Nr. 194/83 und Eger, Ent.-Ges. Bd. 1 S. 154—156. — A. M. Grünhut S. 103, 105. v. Rohland S. 74. Löbell S. 48. Dalcke S. 65. W. Koch S. 93. Häberlin S. 184.

[102]) v. Rohland S. 66. Grünhut S. 101. Häberlin S. 186. Dalcke S. 55. W. Koch S. 88, 93. G. Meyer S. 281. Rösler § 198 Anm. 6. Thiel S. 24.

[103]) Förster § 22 S. 109. Dernburg S. 69. G. Meyer S. 281. Dalcke S. 55c. Treichler S. 154. Rösler § 198. Häberlin S. 185, 186. Thiel S. 24. Grünhut S. 101. W. Koch S. 88, 93. v. Rohland S. 66. Löbell S. 43, 47.

abhängig. Das Prinzip der Werthermittelung nach dem objektiven Kaufwerthe würde andernfalls ganz illusorisch werden. Nur insoweit lassen sich neben den Entschädigungsnormen des Enteignungsgesetzes Taxvorschriften denken, als dieselben einen rein informatorischen Charakter haben. Denn nach § 40 Enteignungsgesetz (s. § 259, 260 Civ.-Proz.-Ordn.) haben in Enteignungssachen die Verwaltungsbehörden und Gerichte die Beweisfrage unter Berücksichtigung aller Umstände nach freier Ueberzeugung zu beurtheilen. Die Sachverständigen und Gerichte sind daher an die landesrechtlich für maßgebend erachteten Taxprinzipien keineswegs gebunden, wenngleich ihnen unbenommen bleibt, auf dieselben geeignetenfalls zurückzugehen.[104])

10. Für die Berechnung bezw. Feststellung der Entschädigung bezw. des Kaufwerthes ist der Zeitpunkt der Abschätzung im Entschädigungsfeststellungs-Verfahren bezw. des sich unmittelbar daran anschließenden Entschädigungsfeststellungs-Beschlusses (§§ 27—29 Enteign.-Ges.) maßgebend. Denn dies ist nach der herrschenden Theorie des Zwangskaufs der eigentliche Zeitpunkt der Perfektion des Kaufgeschäfts, der Feststellung des Objekts und des Preises. Zwar sind mehrfach andere Momente,[105]) insbesondere der Zeitpunkt der Planfeststellung (§ 21 l. c.)[106]) als maßgebend bezeichnet worden. Aber ohne ausreichenden Grund.[107]) Die juristische Konstruktion des Enteignungsaktes ebenso wie die ratio legis sprechen für den vorstehend angegebenen Zeitpunkt.[108]) Darnach entscheidet sich auch die Frage, von welchem Zeitpunkte ab der Expropriat Anspruch auf die Zinsen der Entschädigungssumme hat, wobei jedoch streng an dem Prinzipe des Kaufgeschäfts festzuhalten ist, daß Sache und Kaufgeld nicht gleichzeitig genutzt werden dürfen.[109])

---

[104]) Seydel S. 60. Bähr und Langerhans S. 37. Eger Bd. 1 S. 157 f. Reichsger. vom 9. Februar 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 197; 8. Juni 1882, eod. Bd. 2 S. 301 und 19. September 1883, eod. Bd. 3 S. 105.

[105]) Ob.-Trib. vom 31. März 1876, Strieth. Bd. 96 S. 11 und 13. Juli 1877, Strieth. Bd. 99 S. 227.

[106]) Reichsger. vom 21. September 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 337 und Löbell S. 59.

[107]) Bohlmann Heft 3 S. 9 ff. Gleim, Preuß. Eisenb.-Arch. 1885, S. 64.

[108]) Rocholl Heft 1 S. 19. Dalcke S. 72 Anm. 32. Gleim a. a. O. S. 58. Mot. der Reg.-Entw. z. Enteign.-Ges. von 1868, 1869 und 1871. Eger Bd. 1 S. 163—166.

[109]) § 109 Th. 1 Tit. 11 A. L.-R. Reichsger. vom 11. Mai 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 171; vom 3. November 1880, eod. Bd. 1 S. 299 und 19. April 1884, eod. Bd. 3 S. 218, sowie bei Ertheilung der Bauerlaubniß; Reichsger. vom 22. November 1880, eod. Bd. 1 S. 310.

IV.

Wird nur ein Theil des Grundbesitzes in Anspruch genommen, so umfaßt — neben dem objektiven Werthe dieses Theils an sich — die Entschädigung zugleich den Mehrwerth, welchen der abzutretende Theil durch seinen örtlichen oder wirthschaftlichen Zusammenhang mit dem Ganzen hat, sowie den Minderwerth, welcher für den übrigen Grundbesitz durch die Abtretung entsteht.[110]) Bei der Theilenteignung ist hiernach der Gesichtspunkt maßgebend, daß dem Eigenthümer noch anderer, mit dem enteigneten zusammenhängender Grundbesitz gehört und daß er in Hinsicht auf diesen Gesammtbesitz durch die Enteignung Nachtheile erleidet, welche er nicht erleiden würde, wenn er den enteigneten Theil allein besäße. Neben dem objektiven Werthe desselben an sich muß ihm daher noch der Werth der Zusammengehörigkeit mit dem Ganzen vergütet werden. Hierbei ist unter Grundbesitz die Gesammtheit der im örtlichen oder wirthschaftlichen Zusammenhange stehenden Grundstücke desselben Eigenthümers zu verstehen.[111]) Es ist also nicht nothwendig, daß der in Anspruch genommene Theil in lokaler Kontinuität mit dem Reste steht, es genügt die wirthschaftliche Verbindung. Mehrwerth des abzutretenden Theils und Minderwerth des Restbesitzes lassen sich übrigens nicht rechnungsmäßig von einander trennen. Beide bilden Faktoren der Gesammtentschädigung und greifen in der Regel so ineinander, daß die Vergütung des einen die Vergütung des andern ganz oder theilweise ausschließt:[112])

1. Wenn also einerseits der Zusammenhang des abzutretenden Theils mit dem Restbesitze insofern einen Mehrwerth des Theils begründet, als nur dadurch das Ganze zu baulichen Zwecken (als Bauplatz) oder gewerblichen Anlagen verwendbar ist, so entsteht andererseits durch die Abtretung ein Minderwerth für den Restbesitz, weil letzterem dadurch diese Qualifikation und Verwendbarkeit entzogen wird.

2. Wenn ferner einerseits der Zusammenhang des abzutretenden Theils mit dem Restbesitze insofern einen Mehrwerth des

---

[110]) § 8 Abs. 2 Ent.-Ges.

[111]) § 9 Abs. 4 Ent.-Ges. und Eger Bd. 1 S. 171.

[112]) v. Rohland S. 70. Randa S. 655 Anm. 54e. Reichsger. v. 26. Mai 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 177 (179); 3. November 1880, eod. Bd. 299, 300; 19. Juni 1882, b. Löbell S. 52; 24. Juni 1885. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 199 und 25. Septbr. 1886, eod. Bd. 5 S. 90.

Theils zur Folge hat, als dadurch die unmittelbare Kommunikation aller Theile untereinander und mit den Verkehrswegen bedingt ist, so entsteht andererseits durch die Abtretung ein Minderwerth für den Restbesitz, weil letzterem dadurch diese Kommunikation unterbrochen, abgeschnitten oder durch Umwege und Ueberwindung anderer Schwierigkeiten (steile Auf- und Abfahrten, Wasserfuhrten, Brücken ꝛc.) erschwert, daher die Bewirthschaftung beeinträchtigt wird (Wirthschaftserschwernisse).[113])

3. Bedingt weiter hier der Zusammenhang des abzutretenden Theils mit dem Restbesitze insofern einen Mehrwerth des Theils, als dadurch dem Restbesitze Verschönerungen und Annehmlichkeiten zu Theil werden, so entsteht dort vice versa durch die Abtretung ein Minderwerth für den Restbesitz, weil letzterem dadurch jene Verschönerungen und Annehmlichkeiten entzogen werden, die ihm die Verbindung mit dem enteigneten Theile bot.[114])

4. Wenn sodann auf der einen Seite der Zusammenhang des abzutretenden Theils mit dem Restbesitze insofern einen Mehrwerth des Theils darstellt, als dadurch eine besondere Nutzungsart und entsprechend gesteigerte Rentabilität für den Restbesitz ermöglicht wird, so entsteht auf der anderen Seite durch die Abtretung ein Minderwerth für den Restbesitz, weil letzterem dadurch diese Möglichkeit genommen wird.[115])

5. Wenn ferner der Zusammenhang des abzutretenden Theils mit dem Restbesitze insofern einen Mehrwerth des Theils involvirt, als dadurch die Bewirthschaftung des Ganzen eine verhältnißmäßig weniger kostspielige, daher lohnendere und intensivere sein kann, so läßt sich auch e contrario anführen, daß aus der Abtretung ein

---

[113]) Randa S. 655 Anm. 54c. u. 55. Bohlmann I. S. 33. Dalcke S. 60, 61. Ob.-Trib. vom 31. Januar 1859, Strieth. Bd. 32 S. 181 und 25. Oktober 1872, Strieth. Bd. 86 S. 294; 31. Jan. 1876. Bohlmann I. S. 57; 28. Febr. 1878, Strieth. Bd. 98 S. 329. Reichsger. vom 11. Oktober 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 286; 3. November 1880, eod. S. 299; 19. September 1883, eod. Bd. 3 S. 105; — 17. Juni 1884, eod. Bd. 3 S. 232; — 1. Juli 1884, eod. Bd. 4 S. 1.

[114]) Bähr und Langerhans S. 39.

[115]) Randa S. 655 Anm. 54d. Bessel und Kühlwetter S. 148. Prazak S. 151f. Anm. 3. v. Rohland S. 69, 70. Grünhut S. 102. Ob.-Trib. vom 25. Oktober 1872, Strieth. Bd. 26 S. 294 und Reichsger. vom 18. September 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 266 und 25. November 1884, eod. Bd. 3 S. 417.

Minderwerth für den Restbesitz entsteht, weil letzterem dadurch diese Vortheile der Bewirthschaftung verloren gehen.[116])

6. War vor der Abtretung der übrige Grundbesitz durch die Lage und Beschaffenheit des abzutretenden Theils (Graben, Teich, Hecke) nach außen genügend abgeschlossen und gesichert, so pflegen durch die Abtretung (insbesondere bei Durchschneidung) besondere Schutzanlagen: Einfriedigungen, Hecken, Schlagbäume, Zäune, Herrichtungs- und Arrondirungs-Anlagen, oder besonderes Bewachungs-Personal, vermehrte Aufsichtskosten nothwendig zu werden, deren Unterhaltung die Ausgaben für den übrigen Restbesitz erhöhen, mithin einen Minderwerth herbeiführen.[117])

7. Vor der Abtretung konnte der Eigenthümer den übrigen Grundbesitz gegen alle Nachtheile aus störendem Bau (z. B. Veränderung der Wasserverhältnisse, Versiegung von Brunnen, Hinderung der Drainage, Erschwerung der Ab- und Zufahrt, Verlust des Lichts und der Aussicht, der Luft, des Windes ꝛc.) und Betrieb (z. B. Immission von Rauch, Funken, Staub, Erschütterung des Bodens und der Gebäude, Geräusch und Getöse ꝛc.) auf dem abzutretenden Theile kraft seines Eigenthums- und Verfügungsrechts über denselben schützen. — Durch die Abtretung ist dem Eigenthümer die Möglichkeit entzogen, von dem Restbesitze derartige Nachtheile abzuwenden. Der Restbesitz ist also dieses Schutzes wider den Willen des Eigenthümers beraubt und dadurch in seinem Werthe vermindert.[118]) Zwar ist

---

[116]) Dalcke S. 60, 61. Bessel und Kühlwetter S. 148. Grünhut S. 102.

[117]) Bessel und Kühlwetter S. 106—148. W. Koch S. 97 c. Thiel S. 31. Dalcke S. 57, 58, 61. v. Rohland S. 70 und Anm. 18. Randa S. 655 und Anm. 54 e. Löbell S. 58. Bähr und Langerhans S. 37. Ob.-Trib. v. 31. Jan. 1859. Strieth. Bd. 32 S. 181 und 28. November 1859. Strieth. Bd. 35 S. 284 (Nothwendigkeit der Anlage von Schlagbäumen und Einfriedigungen).

[118]) Es handelt sich nicht um eine freiwillige Veräußerung, sondern um erzwungene Abtretung, durch welche der Expropriat wider seinen Willen das Vorland verliert, welches sein übriges Eigenthum gegen derartige Nachtheile und die daraus resultirende Entwerthung bisher schützte, bezw. das im Eigenthumsrechte ipso jure liegende Verbots- und Widerspruchsrecht gegen jeden dem Restbesitze nachtheiligen Bau und Betrieb auf dem nunmehr zu enteignenden Theile. (Bohlmann Heft 1 S. 9 ff. Paris a. a. O. S. 13 ff. Löbell S. 61, 155 ff. Gruchot, Beitr. Bd. 25 S. 144 ff.) Es kann dem auch nicht entgegengehalten werden, daß der Expropriat bezüglich seines Restbesitzes jedem andern Adjazenten gleich stehe, welchem nichts enteignet worden sei. Denn jenen Nachbarn gegenüber liegt kein Expropriationsfall vor, sie stehen also unter ganz andern thatsächlichen und rechtlichen Verhältnissen, wie der Expropriat, dessen Anspruch in den obligatorischen Beziehungen wurzelt, welche durch die Enteignung zwischen ihm und dem Exproprianten herbeigeführt sind. (Reichsger. vom 1. Juli 1884. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 1 und 17. Juni 1884, eod. Bd. 3 S. 232.

vielfach bestritten, daß der Expropriat für diesen Minderwerth des Restbesitzes aus den nachtheiligen Folgen[119]) des Baus und Betriebs des die Enteignung bedingenden Unternehmens Entschädigung aus dem Fundamente der Enteignung zu beanspruchen habe, weil es sich hierbei nicht um unmittelbare, sondern nur um mittelbare Folgen der Enteignung handle. Aber diese Scheidung ist bei der Werthbemessung nicht durchführbar. Die allgemeine Verkehrsanschauung zieht alsbald und ohne Weiteres die Fragen mit in Betracht, zu welchem Zwecke die Abtretung erfolge, was mit dem abgetretenen Stücke geschehen solle und welche Rückwirkung aus der künftigen Bestimmung derselben für den Restbesitz zu erwarten sei. Und indem sie solchergestalt sofort dem mehr oder minder sicheren Resultate dieser Erwägung in der Werthbestimmung des Restbesitzes entsprechenden Ausdruck verleiht, berücksichtigt und kalkulirt sie die Folgen des die Enteignung bedingenden Unternehmens, kombinirt die Abtretung und ihren Zweck und gewährt beiden Faktoren gleichzeitig und ungetrennt den gebührenden Einfluß auf die Werthbestimmung. Soll also die Entschädigung eine volle, alle Schäden der Enteignung vollständig und gerecht ausgleichende sein, so darf sie nicht allein den objektiven Werth des enteigneten Stücks, sondern muß auch die Werthveränderung berücksichtigen, welche nach der allgemeinen Verkehrsanschauung der Restbesitz durch die Folgen der Enteignung und des die Enteignung bedingenden Unternehmens erleidet.[120]) Von diesem Gesichtspunkte aus ist bei der Enteignung zu Eisenbahnen der Minderwerth in Anschlag zu bringen, welcher dem Restbesitze durch den Bau und Betrieb der Eisenbahn, vornehmlich durch die Aenderung der Wasserverhältnisse 2c. bei der Aufführung von Dämmen, Gräben,

---

[119]) wie überhaupt aus den Folgen des Unternehmens: So Randa S. 656 Anm. 55d. v. Rohland S, 59, 60. Prazak S. 167 Nr. 34. Meyer a. a. O. Bd. 8 S. 590, 591. Bähr und Langerhans S. 28 ff., S. 48. Bessel und Kühlwetter I. § 56 S. 106, 107; § 75 S. 147, 148. Ob.-Trib. vom 21. Jan. 1876. (Bohlmann I. S. 8, 9, 57—59), 12. Juli 1878 (eod. S. 75—78) und 16. April 1872 (eod. I. S. 33.) Reichsger. vom 26. Mai 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 177, 186.

[120]) Reichsger. v. 30. Jan. 1882, eod. Bd. 2 S. 185. — Es folgt dies auch aus den positiven Bestimmungen des Enteign.-Ges. §§ 2, 8, 10 Abs. 2, 14, 18—25, s. Bohlmann, I. S. 22, 24 f., II. S. 25 f., III. S. 21 f. Löbell S. 70 ff. 150 bis 156. Seydel S. 54, 55. Eger, Enteign.-Ges. Bd. 1 S. 191—194. Reichsger. v. 21. Septbr. 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 337. — 31. März 1883, eod. Bd. 3 S. 60.

Einschnitten, Brücken,[121]) durch die nachtheiligen Einflüsse des Betriebs aus der Feuersgefahr, den polizeilichen Bauverboten (Innehaltung der sog. Feuer-Rayons)[122]), aus den Erschütterungen und Störungen durch die Bewegung und das Getöse der Züge,[123]) aus den Immissionen von Rauch, Dampf und Asche[124]) ꝛc. entsteht. Der beschränkenden Annahme, daß dieser Minderwerth nur soweit zu vergüten sei, als er den bisherigen Eigenthümer nicht getroffen hätte, wenn ihm nichts enteignet worden wäre,[125]) kann nicht beigepflichtet werden. Denn einerseits läßt sich der Beweis für diese Negative nicht führen und andererseits ist die rechtliche Lage des Expropriaten eine wesentlich andere als die des Nichtexpropriaten.[126])

8. Wie aber die nachtheiligen Folgen, so sind auch die **vortheilhaften Folgen** für den Restbesitz bei der Bemessung der Entschädigung mit in Anschlag zu bringen. Die gleichen Gründe, welche für die Berücksichtigung der einen sprechen, sind auch für die der andern maßgebend. Es ist möglich, daß die Anlage und der Betrieb des neuen Unternehmens Vortheile für den Restbesitz zur Folge haben, welche in ganz gleicher Weise, wie die zu gewärtigenden Nachtheile, bereits in der Gegenwart auf den Werth des Restbesitzes einzuwirken

---

[121]) Reichsger. unterm 9. Jan. 1881. Bohlmann, III. S. 46—50. Eisenbahnrechtliche Entsch. Bd. 2 S. 178, 5. Novbr. 1881, eod. S. 146, 147, 30. Jan. 1882, eod. Bd. 2 S. 185, 20. Febr. 1882. Bohlmann, III. S. 50, 51. Löbell S. 164, 19. Sept. 1883. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 105 (unter ausdrücklicher Reprobirung der Erkenntnisse v. 26. Mai 1880).

[122]) Ob.-Trib. v. 14. Mai 1861. Bohlmann, I. S. 69—71; v. 30. Januar 1871, eod. S. 65—69; 28. Januar 1869, eod. S. 63—65. Die Bezugnahme Seydel's (S. 57) auf d. Erk. d. Reichsger. v. 20. Septbr. 1882, Entsch. in Civils. Bd. 7 S. 265, ist irrig, weil es sich dort **nicht** um eine **Theilenteignung**, sondern lediglich um das Nachbarrecht eines Adjazenten handelt.

[123]) Ob.-Trib. v. 25. Oktober 1872; Striethh. Bd. 86 S. 294; v. 28. Febr. 1878, Striethh. Bd. 98 S. 329; Reichsger. v. 5. Novbr. 1881. Eisenbahnrechtliche Entsch. Bd. 2 S. 143; 30. Jan. 1882, eod. Bd. 2 S. 185; 20. April 1882, eod. S. 263; 21. Septbr. 1882, eod. S. 337.

[124]) Ob.-Trib. vom 12. Juni 1876. Bohlmann, I. S. 47. Reichsger. v. 30. Januar 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 185; 21. September 1882, eod. S. 337.

[125]) Reichsger. v. 21. Septbr. 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 337 u. **Löbell** S. 164; **dagegen jedoch** mit Recht **Bohlmann**, I. S. 36 f., II. S. 16 f., **weil** darin eine unzulässige exceptio de jure tertii (ꝛc. des Nachbars) liegt, ferner **Seydel** S. 55, **Eger** Bd. 1 S. 199 f. In den späteren Erk. v. 31. März 1883. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 60; 1. Juli 1884, eod. Bd. 4 S. 1 — und 20. Jan. 1885, eod. Bd. 3 S. 437 hat auch das Reichsger. seine Annahme wesentlich modifizirt und den **bestimmten Nachweis**, daß der Schaden auch ohne die Enteignung entstanden wäre, vom Unternehmer verlangt.

[126]) Eger Bd. 1 S. 200, 201.

geeignet sind. Während die einen vermindernd, wirken die andern erhöhend auf den Werth desselben. Dahin gehört z. B. der Fall, daß der Restbesitz durch das neue Eisenbahn-Unternehmen an eine öffentliche Straße gelangt, dem öffentlichen Verkehre zugänglich wird und dadurch im Werthe steigt ꝛc., daß ein dem Restbesitze schädliches Sumpfland, Moor ꝛc. durch die neuen Anlagen (Eisenbahn-Dämme, Brücken) in trockenes Terrain verwandelt wird ꝛc. Nun soll der Eigenthümer nach dem herrschenden Enteignungs-Prinzipe zwar voll entschädigt werden, sein Vermögen soll sich durch die Enteignung und ihre Folgen nicht verringern. Aber er hat auch andererseits nur die volle Entschädigung, die Wiederherstellung der Summe seines Vermögens, wie sie vor der Enteignung gewesen, nicht mehr zu beanspruchen,; er darf sich nicht auf Kosten des Unternehmers bereichern.[127]) Es entspricht daher diesem Prinzipe, daß a. die vortheilhaften Folgen des neuen Unternehmens in gleicher Weise wie die nachtheiligen, bei der Entschädigungsbemessung mit in Anschlag gebracht werden, und b. ihr Werth nicht allein auf den Werth der nachtheiligen Folgen kompensirt,[128]) sondern von der für die Theilenteignung zu gewährenden Gesammtentschädigung in Abzug gebracht wird.[129])

---

[127]) Das Preußische Enteign.-Ges. läßt diese wichtige Frage offen (s. des Näheren hierüber Eger). a. a. O. S. 215, 216. Auch das Ober-Tribunal und Reichsgericht haben dieselbe noch nicht entschieden, wenngleich sich annehmen läßt daß das Reichsgericht die Kompensation zulassen wird. (Vgl. Erk. des Reichsger. v. 30. Jan. 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 187.) Für die Anrechnung sind: Burkhardt S. 217. Dernburg, I. § 34 S. 69, II. § 76 S. 164. Löbell S. 70—72. Purgold, Arch. f. prakt. Rechtsw. N. F. Bd. 6 S. 352. Dawidsohn, Deutsch. Ger.-Zeitg. 1865 S. 73. Baumeister S. 278. Thiel S. 31. Grünhut S. 124 f. Bluntschli, Allg. Staatsr. S. 228. Eger, Enteign.-Ges. Bd. 1 S. 202 bis 217. Das französische Gesetz v. 3. Mai 1841, Art. 51. Das Hamburger Ges. v. 26. April 1844, § 6. Frankfurt. Ges. v. 11. November 1856, § 15. Züricher Expropr.-Ges. 1850, Art. 3. Belgisches Expropr.-Ges. v. 1807, Art. 30 und 54. Gegen die Anrechnung: Häberlin im Archiv f. civ. Prax. Bd. 39, S. 190. W. Koch S. 97. Beschorner S. 98 f. Pöhls, Recht d. Akt.-Ges. S. 136. Treichler, Zwangsabtretung § 18 S. 156 f. Stubenrauch S. 184, 185. Dalcke S. 66. Rösler § 198. Gruchot, Beitr. Jahrg. IX S. 102. Bähr und Langerhans S. 48 f. Wolff, Archiv f. prakt. Rechtswissensch. A. F. Bd. 3 S. 265. v. Rohland S. 84—86. G. Meyer S. 293 f. Bohlmann, III. S. 34 f. Bayr. Ges. 1837 Art. 9. Lübeck 21. Mai 1870 § 7. Reuß ä. L. Ges. v. 18. Mai 1870. Art. 12. Oldenburg Ges. v. 28. März 1867, Art. 9 § 6. Gotha Ges. v. 8. April 1857, Art. 13. Reuß j. L. Ges. v. 15. März 1856, Art. 12. Werrabahnges. v. 14. Dezember 1855, Art. 12. Coburg Ges. v. 31. August 1855, Art. 14. Meiningen Ges. vom 28. Juni 1845, Art. 13.

[128]) Nur soweit wollen Grünhut S. 124 f. u. Löbell S. 70 f. die Anrechnung zulassen. Indeß liegt für diese Einschränkung ein ausreichender Grund nicht vor (s. Eger a. a. O. S. 213 f.).

[129]) Eger a. a. O. S. 213 f.

V.

Wird nur ein Theil von einem Grundstück in Anspruch genommen und dasselbe durch die Abtretung so zerstückelt, daß das Restgrundstück nach seiner bisherigen Bestimmung nicht mehr zweckmäßig benutzt werden kann, so kann der Eigenthümer verlangen, daß der Unternehmer das Ganze gegen Entschädigung übernimmt.[130]) Hierbei ist unter „Grundstück" jeder im Zusammenhang stehende Grundbesitz des nämlichen Eigenthümers zu verstehen.[131]) Nur der Eigenthümer (Expropriat), nicht auch der Unternehmer (die Eisenbahn)[132]) oder der dritte Interessent, insbesondere der Realberechtigte,[133]) kann die Ausdehnung der Enteignung auf das Restgrundstück unter diesen thatsächlichen Voraussetzungen verlangen.[134]) Der Eigenthümer kann dieses Recht ausüben, aber er braucht es nicht. Der Unternehmer hat auf Verlangen des Eigenthümers die Uebernahmepflicht, aber nicht das Uebernahmerecht.[135]) Auch auf Beschränkungen des Grundeigenthums sowie auf die Entziehung oder Beschränkung der Rechte am Grundeigenthum findet dieser Entschädigungs-Grundsatz sinngemäße Anwendung.[136]) Ob das Restgrundstück durch die Abtretung so zerstückelt werden würde, daß es nach seiner — des Restgrundstücks — bisherigen Bestimmung nicht mehr zweckmäßig benutzt werden kann, ist Thatfrage und unterliegt lediglich dem Ermessen der entscheidenden

---

[130]) § 9 Abs. 1 Enteign.-Ges.

[131]) § 9 Abs. 4 Enteign.-Ges.

[132]) G. Meyer S. 287 f. Grünhut S. 149. v. Rohland S. 92. Thiel S. 29. Bähr u. Langerhans S. 41 Ziff. 1. Eger S. 233.

[133]) Eger S. 233, 235. Grünhut S. 152. v. Rohland S. 92. Seydel S. 84. Wohl aber können die Realberechtigten bei Zerstückelung ihres Rechtes die Uebernahme des ganzen Rechtes verlangen: Eger S. 237. Löbell S. 63, 81. A. M. Dalcke S. 63. Grünhut S. 152. v. Rohland S. 92. Bering S. 43.

[134]) An eine besondere Form ist dieses Verlangen nicht geknüpft. Dasselbe muß spätestens in dem Entschädigungsfeststellungstermine (§ 25 Enteign.-Ges.) gestellt sein. Der Rechtsweg ist nur statthaft, wenn diese Frist innegehalten ist. Seydel S. 63. Löbell S. 64. Bähr u. Langerhans S. 41. Eger S. 238. Der Uebernahmeantrag darf vom Eigenthümer nachträglich nicht wieder zurückgezogen werden. (Eger S. 239. A. M. Grünhut S. 153. v. Rohland S. 96.) Das Vorkaufsrecht erstreckt sich auch auf das mitübernommene Reststück. (Löbell S. 225. Seydel S. 255. Dalcke S. 151. Eger S. 241. A. M. v. Rohland S. 44 und Grünhut S. 163.)

[135]) Eger S. 242.

[136]) § 6 Enteign.-Ges. Eger S. 223—225, 237.

[137]) oder verkleinert: Bähr u. Langerhans S. 41 Anm. 2. Löbell S. 63 Anm. 3.4. Eger S. 228. Reichsger. v. 4. Dezbr. 1885. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 345 u. 4. Septbr. 1885, eod. S. 367.

Enteignungsbehörde bezw. der Gerichte.[138]) Maßgebend ist die Bestimmung, die es bisher nach seinen Eigenschaften und dem Willen des Eigenthümers gehabt; die gegenwärtige, z. B. der Abschätzung bereits verwirklichte oder in der Verwirklichung begriffene. Künftige, noch unbestimmte Pläne und Absichten können nicht die Basis der Uebernahmeforderung bilden.[139]) Trifft die geminderte Benutzbarkeit nur bestimmte Theile des Restgrundstücks, so beschränkt sich die Pflicht zur Mitübernahme auf diese Theile.[140]) Gebäude gelten jedoch stets als ein untrennbares Ganzes. Bei Gebäuden, welche theilweise in Anspruch genommen werden, umfaßt daher die Uebernahmepflicht jedenfalls das gesammte Gebäude.[141]) Hierzu gehört ohne Zweifel auch der Grund und Boden, auf welchem das Gebäude steht; unter Umständen aber auch das, das Gebäude umgebende Terrain, insoweit nämlich dieses ohne das Gebäude gemäß den vorstehenden Normen nicht mehr zweckmäßig nach seiner bisherigen Bestimmung benutzt werden kann.[142])

VI.

Eine Werthherhöhung, welche das abzutretende Grundstück erst in Folge der neuen Anlage erhält, kommt bei der Bemessung der Entschädigung nicht in Anschlag.[143]) Denn diesen erhöhten Werth besaß das Grundstück vor der Enteignung nicht. Er ist erst durch dieselbe bezw. das sie bedingende neue Unternehmen geschaffen worden. Der Unternehmer würde andernfalls für etwas

---

[138]) Grünhut S. 151. Dalcke S. 63. Bering S. 43. Thiel S. 30. Seydel S. 63 Anmerk. 1. Reichsger. v. 10. April 1883. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 66.

[139]) Seydel S. 63 Anm. 1. Eger S. 231 f. Reichsger. unterm 13. Juli 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 265. 13. April 1880 Nr. 145/79 und 20. April 1882 Nr. 404/81. Löbell, S. 63, Anmerk. 5, v. 4. September 1885. Eisenbahnrechtliche Entsch. Bd. 4 S. 367 und 20. Januar 1885, eod. Bd. 3 S. 437.

[140]) § 9 Abs. 2 Enteign.-Ges.

[141]) § 9 Abs. 3 Enteign.-Ges. Vgl. Grünhut S. 150,151. v. Rohland S. 93, 97. Meischeider, in der Preuß. Anw.-Zeitg. 1865 S. 142. Dalcke S. 63 Anm. 24. G. Meyer S. 282 ff. Thiel S. 28, 29. Bering S. 43. Löbell S. 64 Anm. 7. Eger S. 246. Reichsger. v. 24. Juni 1880. Eisenbahnrechtliche Entsch. Bd. 1 S. 229 (234). Ueber den Begriff „Gebäude" s. Grünhut S. 150.151. v. Rohland S. 93.94. Dalcke S. 63. Eger S. 247—249.

[142]) Seydel S. 64 Anmerk. 3. Bering S. 43. Bähr u. Langerhans S. 41 Anmerk. 3. Grünhut S. 150. Dalcke S. 63 i. f. Löbell S. 64 Anmerk. 7. Eger S. 249 f. Reichsger. vom 24. Juni 1880. Eisenbahnrechtliche Entsch. Bd. 1 S. 229 (234, 235).

[143]) § 10 Abs. 2 Enteign.-Ges.

Entschädigung leisten müssen, was er selbst erst durch eigene Thätigkeit geschaffen hat und ohne jede Thätigkeit des Expropriaten entstanden ist.[144]) Es ist hierbei nicht etwa diejenige Wertherhöhung gemeint, welche das Grundstück als Theil der Eisenbahn und in dieser seiner neuen Bestimmung nunmehr erlangt. Diese Wertherhöhung würde auch nicht feststellbar sein. Denn wie sollte man taxiren, was ein Theil eines Eisenbahndammes oder eines Bahnhofes — ohne Zusammenhang mit dem Ganzen und dem darauf ruhenden Konzessionsrechte — werth ist? Es kommt vielmehr auf diejenige Wertherhöhung an, welche die gleichartigen Grundstücke der Umgegend durch das neue Unternehmen und die Vortheile, welche es gewährt, erfahren und welche sich auch auf das zur Enteignung bestimmte Grundstück mit erstreckt. Steigen z. B. die an einer Bahn belegenen Grundstücke sämmtlich um die Hälfte ihres Werthes, so ist es klar, daß auch das enteignete Grundstück von der gleichen Wertherhöhung ergriffen wird bezw. ergriffen worden wäre, wenn es nicht enteignet worden wäre.[145]) Indeß ist es klar, daß diese Art der Abschätzung große Schwierigkeiten bietet. Die Wertherhöhung vollzieht sich nicht plötzlich, sondern ganz allmählich und fast unmerklich, der Preis der Grundstücke der ganzen Gegend hebt sich oft schon bei der ersten und entfernten Kunde des neuen Projekts, er steigt und fällt im weiteren Verlaufe je nach den größeren oder geringeren Chancen der Verwirklichung, um erst, wenn diese feststeht, sich wirklich dauernd und konstant zu erhöhen. Es bleibt nichts anderes übrig, als hierbei alles dem rationellen Ermessen der Sachverständigen und der entscheidenden Behörden zu überlassen.[146]) Als Wertherhöhung in Folge der neuen Anlage wird daher nicht diejenige Steigerung allein in Betracht kommen können, die erst nach der Enteignung oder nach der Fertigstellung der Anlage eintritt. Denn zu dieser Zeit hat sich die Wertherhöhung aus Anlaß des neuen Unternehmens erfahrungsgemäß in der Regel längst vollständig vollzogen. Vielmehr ist unter Wertherhöhung in Folge der neuen Anlage jede Erhebung desjenigen Preisniveaus zu verstehen, welches die Grundstücke jener Gegend, bezw. das von der Enteignung betroffene zu der Zeit hatten, als die neue Anlage

---

[144]) G. Meyer S. 289. Dalcke S. 65. Eger S. 269 f. Löbell S. 69 f. Grünhut 106. Bohlmann, III. S. 33.

[145]) Bähr u. Langerhans S. 43 Anm. 3.

[146]) Grünhut S. 106. Löbell S. 69. Anm. 6.

noch nicht in Aussicht stand, noch nicht projektirt war, also nicht in Folge der fertig gestellten Anlage, sondern der Anlage überhaupt — von ihrer Projektirung und Entstehung bis zur Perfektion.[147])

Die unbedingte, wenngleich im Enteignungsgesetze nicht ausgesprochene Konsequenz des Prinzips der Nichtberücksichtigung des Mehrwerths in Folge der neuen Anlage, ist aber, daß auch eine Werthverminderung, welche das abzutretende Grundstück erst in Folge der neuen Anlage erhält, bei der Bemessung der Entschädigung gleichfalls nicht in Anschlag kommen darf.[148])

VII.

Der Betrag des Schadens, welchen Nutzungs-, Gebrauchs- und Servitutberechtigte, Pächter und Miether durch die Enteignung erleiden, ist, soweit derselbe nicht in der für das enteignete Grundeigenthum (s. sub Ziff. III S. 340 u. IV S. 350) bestimmten Entschädigung oder in der an derselben zu gewährenden Nutzung begriffen ist, besonders zu ersetzen.[149]) Denn das dingliche Recht ist ein selbstständiges Vermögensobjekt. Es ist begrifflich nicht ein Theil des Eigenthums derartig, daß sein Werth im Werthe des Eigenthums mit enthalten sein muß.[150]) Vielmehr kann der Werth des dinglichen Rechts für den Berechtigten höher sein, als die Werthverringerung, welche das Grundstück durch die entsprechende Belastung erfährt.[151]) Und es ist daher zweckmäßig, zwei Abschätzungen vorzunehmen, von welchen die eine den Werth des belasteten Grundstücks, die andere den Werth des dinglichen Rechts be-

---

[147]) Seydel S. 66 Anm. 2. Löbell S. 69 Anm. 6. Eger S. 276—278. Reichsger. v. 5. Juli 1884. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 392.

[148]) Bähr u. Langerhans S. 43 Anm. 3. Bering S. 98, 99. Eger S. 272, 278 f. Stobbe S. 163. Prazak S. 160. Randa S. 656. Reichsger. v. 18. August 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 326; 5. Dezember 1883, eod. Bd. 3 S. 305; 5. Juli 1884, eod. Bd. 3 S. 392 und vom 27. November 1886, Bd. 5 S. 121.

[149]) § 11 Enteign.-Ges.

[150]) Windscheid: Pandekten I. S. 560. Vangerow: Pandekten I. S. 687. Ahrends: Encyklopädie S. 675. Pagenstecher: Die römische Lehre vom Eigenthum I. S. 7 § 7. Böcking: Pandekten Bd. II S. 11. Förster a. a. O. S. 270. Dernburg, I. S. 427, 429. Dagegen: Savigny Bd. 1 S. 367. Puchta: Pandekten § 144, 145 u. A.

[151]) Bering S. 34. Randa S. 642. Eger S. 283 f. Ob.-Trib. v. 3. Mai 1872. Strieth. Bd. 84 S. 325 u. 328.

greift.[153]) Der Berechtigte hat einen besondern, für sich bestehenden Entschädigungsanspruch gegen den Unternehmer.[152]) Ob und wie weit aber dieser Anspruch bereits in der für das Grundstück ausgeworfenen Gesammtentschädigung seine Befriedigung findet oder besonderen Ersatz erfordert,[154]) hängt davon ab, ob bei der Bemessung des Grundstückswerths der Werth des dinglichen Rechts thatsächlich mit in dem erforderlichen Umfange in Anschlag gebracht ist, und hierbei kommt vornehmlich die Beschaffenheit der einzelnen Kategorien dinglicher Rechte in Betracht.[155]) Soviel steht fest, daß persönliche und obligatorische Rechte, wenngleich sie mit dem Grundeigenthume in irgend welchem Zusammenhange stehen, von der Sonderentschädigung nach dem Prinzipe der Enteignung ausgeschlossen sind.[156]) Auch bezieht sich die Sonderentschädigung nur auf private dingliche Rechte, nicht auf öffentliche Lasten, welche auf dem enteigneten Grundstücke ruhen.[157]) Endlich handelt es sich nur um wirkliche dingliche Rechte. Bloße Vergünstigungen, welche einem Dritten vom Eigenthümer ohne rechtlichen Titel precario gewährt sind, können den Anspruch einer Sonderentschädigung nicht begründen.[158])

Unter den privaten dinglichen Rechten[159]) kommen aber in Betracht:

A. Die Rechte auf den Substanzwerth, welche in Erwerbs- und Veräußerungsrechte zerfallen.

a. Was die Erwerbsrechte an einem Grundstücke — Näherrecht, Retrakt, Vorkaufs- und Wiederkaufsrecht, sowie die

---

[152]) W. Koch S. 98, 99. G. Meyer S. 304, 305. Grünhut S. 130, 131. Randa S. 641 f. Bering S. 34. Seydel S. 68. Dalcke S. 69 f. Thiel S. 48 f. Ob.-Trib. v. 22. November 1878. Strieth. Bd. 100 S. 314 (316). Reichsger. v. 10. November 1881. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 152 und 30. Juni 1881, eod. S. 67.

[153]) G. Meyer S. 305. Grünhut S. 131.

[154]) Die Zulässigkeit der Gewährung eines besonderen Ersatzes bestreiten Bähr u. Langerhans S. 52, 53. S. dagegen Löbell S. 77.

[155]) Eger S. 288, 289.

[156]) G. Meyer S. 300. W. Koch S. 84. Bering S. 101. Dalcke S. 68 Anm. 28. Löbell S. 74 Anm. 4. Randa S. 643, 645. 647 ff. Harrassowsky S. 5. Wolff S. 243. Seydel S. 69. Bähr u. Langerhans S. 53. (Dagegen Grünhut S. 143 und Thiel S. 50.)

[157]) Löbell S. 73 Anm. 2. Vergl. noch G. Meyer S. 306. Thiel S. 42. Eger S. 295, 296.

[158]) Seydel S. 70. Löbell S. 73 Anmerk. 3. Strieth. Bd. 32 S. 245. Bd. 95 S. 137.

[159]) Ueber die Bergbaurechte und deren Verhältniß zur Enteignung s. Eger S. 342—348.

Rechte der Lehns- und Fideikommißanwärter — anlangt, so tritt mit der Enteignung, soweit der Unternehmer jene Erwerbsrechte nicht etwa vertragsmäßig übernommen hat, rücksichtlich derselben die Entschädigung an die Stelle des enteigneten Grundstücks. Der Berechtigte muß, soweit diese Ansprüche für ihn einen wirklichen und realisirbaren Vermögenswerth repräsentiren, für ihren Wegfall entschädigt werden, bezw. sein bezüglicher Verlust bei Festsetzung der Gesammtentschädigung Berücksichtigung und Befriedigung finden. Die Gesammtentschädigung, welche an die Stelle des enteigneten Grundstücks tritt, setzt sich also aus dem objektiven Werthe des belasteten Grundstücks und aus dem objektiven Werthe des darauf ruhenden Erwerbsrechts zusammen. Ist letzterer — was lediglich quaestio facti — bei der Entschädigungsfeststellung nicht in die für das enteignete Grundeigenthum bestimmte Entschädigung ersichtlicherweise als besonderer Faktor aufgenommen und berücksichtigt, so muß er besonders geschätzt und dem Berechtigten ersetzt werden.[160])

b. In der Natur und im Begriffe der Veräußerungsrechte — Hypothek und Grundschuld — liegt es, daß ihr Werth in dem vollen objektiven Werthe des Grundstücks nothwendig mitenthalten sein muß, d. h. neben dem vollen Werthe eines mit Veräußerungsrechten belasteten Grundstücks für diese ein besonderer Ersatz nicht zu leisten, vielmehr von jenem abzuzweigen ist.[161]) Denn der Inhalt der Veräußerungsrechte besteht seinem Begriff und Wesen nach eben in der Befugniß des Berechtigten, die Sache zu veräußern und aus ihrem Erlös seine Befriedigung zu erlangen.[162])

B. Die Rechte auf den Gebrauchs- und Nutzungswerth, welche sich in Servituten (Dienstbarkeiten), Reallasten, Pacht und Miethe theilen.

a. Die Servitut kann für den Berechtigten im Einzelfalle einen höheren Werth repräsentiren, als sie für das dienende Grund-

---

[160]) G. Meyer S. 304, 305. Eger S. 297—299.

[161]) und zwar auch dann, wenn die Hypothek ꝛc. durch hohen Zinsfuß, Unkündbarkeit oder andere, besonders günstige Bedingungen einen höheren objektiven Werth hat, als der Nominalbetrag der Belastung besagt.

[162]) Thiel S. 52. W. Koch S. 99, 100. G. Meyer S. 307. Grünhut S. 136. Auf den nicht gedeckten Rest dürfen die Gläubiger den Enteigner nicht in Anspruch nehmen (Thiel S. 54. Randa S. 647. Prazak S. 142, 146). Dagegen bleibt ihnen bei Hypotheken die persönliche Forderung gegen den expropriirten Eigenthümer (W. Koch S. 100. Grünhut S. 138). S. noch über die Fälligkeit befristeter Forderungen. Eger S. 302, 303. Löbell S. 198. Thiel S. 53, 54. Meyer S. 307.

stück eine Belastung bezw. Werthverminderung bildet. Der Berechtigte wird daher unter Umständen in dem vollen Werth des Grundstücks seine Entschädigung nicht finden, kann vielmehr neben demselben eine besondere Entschädigung beanspruchen.[163]) Hier vor allem erscheint daher die Vornahme einer zweifachen Schätzung — des belasteten Grundstücks und der Servitut je für sich — (s. oben S. 259) nach Maßgabe des objektiven Werths angezeigt.[164])

1. Was zunächst die Personal-Servituten anlangt (ususfructus Nießbrauch, usus Gebrauchsrecht, habitatio Wohnungsrecht) so wird zwar in der Regel der Werth bezw. die Entschädigung derselben in dem Werthe bezw. der Entschädigung des Grundstücks mit enthalten sein, derartig, daß an Stelle des Grundstücks das Entschädigungskapital bezw. die entsprechende Nutzung an demselben tritt. Indeß ist diese Regel nicht ohne Ausnahmen.[165])

2. Was sodann die Real-Servituten betrifft, nämlich Gebäude-Servituten (oneris ferendi, tigni immittendi, stillicidii etc.), Land-Servituten (Wege-, Wasser-, Weide-, Forst- und Holz-Gerechtigkeiten), Boden- und Mineral-Servituten (Boden-, Steine-, Lehm-, Sand-, Torf-, Rasen-Gerechtigkeiten) 2c., so gilt für diese im Wesentlichen der gleiche Grundsatz, wie für die Personal-Servituten, da es für die Entschädigungspflicht des Unternehmers an sich keinen Unterschied ausmacht, ob ihm dieselbe einem nur persönlich Berechtigten oder einem durch das Eigenthum an dem herrschenden Grundstücke Berechtigten gegenüber obliegt.[166]) Nur insofern unterscheiden sich beide Kategorien von einander, als bei Real-Servituten häufiger eine gesonderte Entschädigung geboten sein wird, als bei Personal-Servituten. Aber auch dieser Unterschied ist keineswegs ein prinzipieller,

---

[163]) Kommiss.-Ber. des Abg.-Hauses v. 4. März 1872 u. 19. Dezbr. 1873. Löbell S. 74—76, 78. Bähr u. Langerhans S. 49, 50, 53. Dalcke S. 69, 70. Bering S. 32, f. 101. Seydel S. 68. Thiel S. 48.

[164]) G. Meyer S. 305. Grünhut S. 131.

[165]) Der Jahresertrag des Nießbrauchs bezw. der Werth desselben kann sich höher oder niedriger stellen, als der Betrag der Jahreszinsen des Entschädigungskapitals: Löbell S. 77, 78. Bessel u. Kühlwetter S. 103. W. Koch S. 102. Bering S. 34. Dalcke S. 69. Ueber die Sicherstellung des Entschädigungskapitals: s. Eger S. 309, 310. Entschädigung des Nießbrauchs bei theilweiser Enteignung des Grundstücks: G. Meyer S. 306, 307. Thiel S. 47, 48. Eger S. 310.

[166]) Dem Preuß. Allg. Landrecht fehlt überdies die strenge Scheidung zwischen Personal- und Realservituten welche das Röm. Recht macht. Letztere können auch einer Person zustehen.

sondern nur durch die abweichende Art und Natur der Real=Servituten gegeben.[167])

3. Von besonderer Wichtigkeit ist hier die Entziehung von Wege- und Wasser=Gerechtigkeiten, und zwar muß zwischen privaten und öffentlichen Wegen und Gewässern unterschieden werden. Wird ein Grundstück enteignet, über welches ein Privatweg führt, oder zu welchem ein Privatgewässer (See, Teich, Bach 2c,) gehört, dessen Benutzung oder Mitbenutzung als dingliches Recht den Eigenthümern benachbarter Grundstücke oder überhaupt dritten Personen zusteht, oder wird nur ein derartig belasteter Privatweg bezw. Gewässer als selbstständiges Grundstück — ganz oder theilweise — enteignet, so unterliegt es keinem Zweifel, daß die zur Benutzung Berechtigten im Enteignungswege Entschädigung fordern können.[168]) Dagegen ist die Frage, ob, wenn ein öffentlicher Weg oder Fluß ganz oder theilweise enteignet bezw. zu öffentlichen Zwecken und Unternehmungen verändert oder verlegt wird, den dadurch betheiligten Anwohnern Entschädigung zu gewähren ist, eine streitige. Von der einen Seite wird diese Frage mit Hinweis darauf verneint, daß wegen des uneingeschränkten Eigenthumsrechts des Fiskus 2c. an öffentlichen Wegen und Flüssen Privatpersonen an denselben private Nutzungsrechte nicht besitzen, und daher auch Entschädigung für die Entziehung solcher nicht beanspruchen können;[169]) von der andern Seite wird dies bestritten, weil das Eigenthum des Fiskus 2c. an öffentlichen Wegen und Flüssen kein derartig unbeschränktes sei, daß nicht Privatpersonen daran besondere, im Beeinträchtigungsfalle zu entschädigende Rechte bezw. Vortheile zustehen könnten.[170]) Diese letztere Annahme ist für das allgemeine Landrecht und das Rheinisch=französische Recht als zutreffend anzuerkennen, während nach den Prinzipien des gemeinen

---

[167]) Zu schätzen ist überall lediglich der — objektive — Werth, welchen das fragliche Recht unter gleichen Voraussetzungen für Jedermann haben würde. Eger, S. 311, 312.

[168]) W. Koch S. 101. Bessel u. Kühlwetter S. 145. Thiel S. 48. Bering S 34, 106. Paris S. 9 f. Dernburg, I. § 253 S. 619 f. Ob.-Trib. Strieth. Bd. 1 S. 295; Bd. 57 S. 93 (98). Reichsger. v. 10. Novbr. 1881. Eisenbahnrechtliche Entsch. II. S. 152. Erk. d. Ober=Verw.=Ger. v. 17. Januar 1883, eod. Bd. II, S. 442 f.

[169]) W. Koch S. 102. Bessel u. Kühlwetter, I. S. 98 f. u. a.

[170]) Dernburg 3. A. Bd. 1 § 253 S. 619; § 257 S. 631. Paris S. 15 f. Bering S. 106. 107.

Rechts den Anwohnern öffentlicher Wege und Flüsse ein bezüglicher Entschädigungsanspruch nicht zugestanden werden kann.[171])

b. Nach dem Begriffe und Wesen der Reallasten — der Zehnten, Zinsen, Dienste, des Altentheils (Altsitz, Auszug, Leibzucht, Leibgeding) und des Laudemiums — darf der Reallastberechtigte mit der Entschädigung für den Fortfall seines Rechtes nicht auf den Grundstückswerth allein verwiesen werden,[172]) sondern ebenso wie der Servitutberechtigte,[173]) insoweit vom Exproprianten eine Sonderentschädigung beanspruchen, als der Werth seines Rechts durch den aus den Nutzungen des Grundstücks berechneten Werth des letzteren nicht gedeckt wird. Aus der Aehnlichkeit der Reallasten und Servituten ergiebt sich, daß auch die Frage, wie die Höhe der Entschädigung für den Wegfall der Reallast zu bemessen, nach im Wesentlichen gleichen Normen zu entscheiden ist. Hier wie dort empfiehlt es sich, zwei Abschätzungen vorzunehmen, von welchen die eine den Werth des belasteten Grundstücks, die andere den Werth der Reallast begreift. Bei den Reallasten haben ferner, wie bei den Servituten, diese Abschätzungen lediglich nach einem objectiven Werthmaßstabe zu erfolgen. Weder auf die Nutzungsfähigkeit, noch auf die konkrete Nutzungsart, weder auf den Annehmlichkeitswerth, noch auf den Werth der besonderen Vorliebe kommt es an. Maßgebend sind hierbei weder die für die Ablösung,[174]) noch die für die Subhastation[175]) geltenden Entschädigungsgrundsätze.

---

[171]) Nachdem früher sowohl das Ob.-Trib. wie das Reichsgericht in dieser Frage geschwankt haben (s. Eger S. 314, 315) hat das letztere nunmehr in Betreff der öffentlichen Wege obige Grundsätze in konstanter Praxis adoptirt: Vgl. für das A. L.-R.: Erk. v. 7. März 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 229 u. 25. Septbr. 1882, eod. Bd. 3 S. 258. Rhein.-franz. Recht: Erk. v. 17. Novbr. 1882, eod. Bd. 3 S. 395 u. 13. Februar 1883, eod. S. 9. Gemeines Recht: Erk. v. 30. Januar 1885, eod. Bd. 3 S. 438. — Einen Entschädigungsanspruch der Anwohner öffentlicher Flüsse aus deren Verlegung oder Veränderung will freilich das Reichsger. nur bei dem Nachweise anerkennen, daß besondere Verhältnisse vorliegen, aus denen namentlich erhellt, daß die Anlage der Häuser der Anwohner ꝛc. zu dem Zwecke erfolgt ist, den Fluß als Kommunikationsweg zu benutzen. Gegen diese Einschränkung wendet sich Paris S. 15 ff. Vgl. hierzu noch Eger S. 320, 321.

[172]) Denn die Reallasten sind begrifflich dingliche Rechte, welche jedoch für den Besitzer des Grundstücks persöntiche Verpflichtungen erzeugen, deren Umfang und Werth über die Leistungsfähigkeit des Grundstücks hinausgehen kann. (s. Dernburg, I. § 305 S. 750 f., 756. Eger S. 322–324.)

[173]) Reallasten u. Servituten werden daher bezüglich der Entschädigung von Grünhut S. 133 und G. Meyer S 306 ganz gleich behandelt.

[174]) Eger S. 325. A. M. G. Meyer S. 306. Thiel S. 48 f.

[175]) Nach Preuß. Recht sind die Normen der Subhastationsordnung (§§ 51, 52 Konk.-Ord. v. 8. Mai 1855 § 60, Subhast.-Ord. vom 15. März 1869 und Ges., betr. die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen v. 4. März 1879,

Denn die Enteignung hat weder den Rechtscharakter der Ablösung, noch den der Subhastation.

c. Als dritte Gattung dinglicher Gebrauchs- und Nutzungsrechte kommt für diejenigen Rechtsgebiete, welche, wie das Allgem. Landrecht und unter gewissen Voraussetzungen auch das französische Recht, jedem mit einer Besitzeinräumung verbundenen Gebrauchs- und Nutzungsrechte an einem fremden Grundstücke dinglichen Charakter beilegen, noch die Pacht und Miethe in Betracht. Wo diese nur obligatorische Natur haben, ist eine Entschädigung aus der Enteignung nicht begründet[176]) Das Pacht- oder Miethsrecht kann nach der allgemeinen Verkehrsanschauung für den Pächter oder Miether einen weit höheren objektiven Werth haben bezw. im Laufe der Vertragszeit erlangen, als der stipulirte Pacht- oder Miethszins beträgt, d. h. der Nutzen, den ihm die Sache gewährt, verhältnißmäßig größer sein, als der Zins, den er dafür zu zahlen verpflichtet ist. Der Werth und die Zahlungspflicht decken sich also nicht immer, und soweit ersterer größer ist als letztere, erscheint der Pächter ꝛc. im Enteignungsfalle benachtheiligt und muß die Differenz entschädigt werden.[177]) Demgemäß erscheint es auch in Betreff der Pacht und Miethe am angemessensten, eine zwiefache Schätzung vorzunehmen, nämlich einerseits des Grundeigenthums (unter der Annahme des Fortfalls der darauf haftenden Pacht- und Miethsrechte) und andererseits — getrennt davon — des Pacht- und Miethsrechts unter Berücksichtigung des Fortfalles der Pacht- und Miethszahlungen.[178]) Der Werth des Pacht- und Miethsrechts ist aber hierbei ganz objektiv zu schätzen, d. h. nach Maßgabe des Werthes, welchen das Recht unter gleichen Bedingungen und Umständen für Jedermann haben würde, mithin in einem Betrage, der den

---

§ 32, Ges. vom 13. Juli 1883, betr. die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen), Mangels ausdrücklicher Vorschrift auf die Enteignung nicht anwendbar. (Abgesehen von der singulären Bestimmung im § 38 Al. 1 Enteign.-Ges.)

[176]) W. Koch S. 84. G. Meyer S. 302. Bering S. 33. Seydel S. 69 u. Note 42 f. auch Bähr u. Langerhans S. 53 und Dalcke Note 30 zu § 11. Eger S. 329 f. — A. M. Thiel S. 50. Grünhut S. 143. Löbell S. 78.

[177]) Daß der Pächter und Miether einen besonderen gegen den Unternehmer direkt verfolgbaren Entschädigungsanspruch hat, wird von der Theorie und Praxis übereinstimmend angenommen: G. Meyer S. 303. Löbell S. 78—80. Dalcke, S. 70. Wolff S. 258 f. Grünhut S. 140. W. Koch S. 104. Randa S. 647. Bering S. 33, 34. Thiel S. 50—52. Seydel S. 69. Bessel und Kühlwetter S. 103. Ob.-Trib. Strieth. Bd. 37 S. 99; Bd. 84 S. 325; Bd. 100 S. 314. A. M. Bähr u. Langerhans S. 53 f.; s. jedoch die Wiederlegung bei Löbell S. 79 f. u. Eger S. 333 f.

[178]) Grünhut S. 131. Löbell S. 80. G. Meyer S. 304, 305.

Pächter oder Miether in den Stand setzt, sich ein gleiches Recht anderweitig zu erwerben.[179]) Die persönlichen, subjektiven Interessen des Pächters und Miethers, welche durch die Entziehung etwa beeinträchtigt werden, kommen im Enteignungsverfahren nicht in Betracht. Es genügt als Entschädigung weder der Erlaß des Pacht- und Miethszinses[180]), noch die Verweisung auf die landesübliche Nutzung des Entschädigungskapitals (die Zinsen) des Grundstücks.[181]) Ebensowenig kann der Reinertrag des Gewerbes, welches der Pächter oder Miether auf dem enteigneten Grundstücke betrieb, bezw. der Ertragswerth desselben[182]) maßgebend sein, noch kommt die ziffermäßige Schätzung von Meliorationen, Anlagen und Aufwendungen, welche er in Betreff des Pachtobjekts vorgenommen hat, in Betracht.[183]) Vielmehr ist dem Pächter oder Miether eine Summe zu gewähren, welche ihn in den Stand setzt, ein dem entzogenen Rechte gleichwerthiges zu erwerben. Darin allein liegt der Werth seines Rechts.

Bei theilweiser Entziehung des Pacht- und Miethrechts wird berechnet der objective Werth des bisherigen Pacht- oder Miethsrechts vor der Enteignung und der objective Werth des in Folge der Enteignung verringerten Rechtes. Die Differenz beider Werthe ergiebt die Höhe des Schadens, welchen der Berechtigte erleidet. Natürlich muß hierbei berücksichtigt werden, daß für ihn auch ein entsprechender Theil der Pacht- und Miethzins-Zahlung fortfällt, und dieser proportionelle Theil von der Entschädigung in Abzug gebracht werden.[184])

In Betreff der Frage, ob der Pächter und Miether bei theilweiser Entziehung seines Pacht- und Miethsrechts die Aufhebung des Pacht- und Miethsverhältnisses fordern darf,[185]) ist zu unterscheiden: Entweder das Mieths- oder Pachtrecht läßt sich auf dem

---

[179]) W. Koch S. 104. Bessel u. Kühlwetter S. 102, 103. G. Meyer S. 303. Bering S. 34. Randa S. 645. Seydel S. 69. Grünhut S. 141 ff. Thiel S. 50 ff.

[180]) Irrig, Ob.-Trib. Strieth. Bd. 14 S. 240.

[181]) A. M. Ob.-Trib. Strieth. Bd. 40 S. 7. Entsch. Bd. 47 S. 203. Strieth. Bd. 58 S. 163 u. Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 54 f.

[182]) So Ob.-Trib. Strieth. Bd. 37 S. 99; Bd. 84 S. 325.

[183]) A. M. Bessel u. Kühlwetter S. 103. W. Koch S. 105. Dalcke S. 70.

[184]) Eger S. 338, 339. Grünhut S. 141. Die §§ 420, 421, I. Tit. 21 A. L.-R. finden hier keine Anwendung. Löbell S. 81. Dalcke S. 70, 71. Thiel S. 51, 52. Ob.-Trib. vom 31. Juli 1862. Entsch. Bd. 47 S. 202. 31. Januar 1860, Strieth. Bd. 40 S. 7. 20. Februar 1865, Strieth. Bd. 58 S. 163.

[185]) Nach Grünhut S. 144. Dalcke S. 71. Thiel S. 51 kommen hier lediglich die allgemeinen civilrechtlichen Grundsätze zur Anwendung. — A. M. mit Recht Löbell S. 81.

Restgrundstücke noch weiter bestimmungsgemäß ausüben. In diesem Falle ist kein Grund für den Miether oder Pächter vorhanden, das Recht gänzlich aufzugeben. Vielmehr wird er lediglich nach den eben entwickelten Grundsätzen für den entzogenen Theil seines Rechts — unter entsprechender Herabminderung des Zinses — voll entschädigt. Oder das Mieths- und Pachtrecht läßt sich auf dem Restgrundstücke nicht mehr bestimmungsgemäß ausüben. Alsdann hat der Pächter und Miether die Wahl, ob er demungeachtet unter Fortentrichtung des proportionellen Theils der Pacht und Miethe das Verhältniß fortsetzen oder von der Befugniß des § 9 des Enteign.-Ges. Gebrauch machen will (s. oben S. 256).

VIII.

Für Beschränkungen, dauernde und vorübergehende, ist die Entschädigung nach denselben materiellen und formellen Grundsätzen zu bestimmen, wie für die Entziehung des Grundeigenthums.[186]) Dieser Grundsatz umfaßt nicht nur Beschränkungen am Grundeigenthum, sondern auch der Rechte am Grundeigenthum[187]). Er bezieht sich jedoch nur auf solche Beschränkungen, welche auf Grund des Enteignungsgesetzes, d. h. im Wege des vorgeschriebenen Enteignungsverfahrens durch die zuständigen Enteignungsbehörden erfolgen. Beschränkungen, welche Kraft des Gesetzes bestehen (gesetzliche Eigenthumsbeschränkungen, Legalservituten ꝛc.), auf Sondergesetzen oder polizeilichen Vorschriften beruhen, sind hierunter nicht zu verstehen.[188]) Von den für die Eigenthumsentziehung geltenden Vorschriften besteht in formeller Hinsicht insofern eine Abweichung, als bestimmt ist, daß, wenn durch eine Beschränkung eine Benachtheiligung des Eigenthümers eintritt, welche bei Anordnung der Beschränkung sich nicht im Voraus abschätzen läßt, der Eigenthümer die Bestellung einer angemessenen Kaution, sowie die Festsetzung der Entschädigung nach Ablauf jedes halben Jahres der Beschränkung verlangen kann.[189]) Diese Vor-

---

[186]) § 12 Abs. 1 Enteign.-Ges. — Seydel (S. 37 u. 73) u. Löbell (S. 35, 82) wollen nur die materiellen Grundsätze angewendet wissen, nicht die formellen. A. M. Eger S. 357 f.

[187]) Thiel S. 14. Randa S. 618 f. Eger S. 355.

[188]) Seydel S. 70 Anmerk. 1. Löbell S. 82—84. Eger S. 351 f. s. im Uebrigen über den Begriff „Beschränkungen" daselbst S. 355—359.

[189]) § 12 Abs. 2 Enteign.-Ges.

schrift gründet sich darauf, daß bei der vollständigen Entziehung sich die Tragweite und der Umfang des Schadens von vornherein bestimmter feststellen läßt, als bei Beschränkungen. Die Benachtheiligung, welche der Eigenthümer ꝛc. durch letztere erfährt, wird sich — insbesondere bei vorübergehenden Beschränkungen — zunächst deshalb variabel gestalten und im Voraus nicht abschätzen lassen, weil die Zeit ihrer Auflage unbestimmt sein kann, aber auch, weil der Umfang von dem wechselnden Bedürfnisse des Unternehmers abhängig ist. Unter diesen Umständen ist häufig eine Wiederholung der Festsetzung der Entschädigung in gewissen kleineren Zeitabschnitten erforderlich. Nur der Eigenthümer bezw. dinglich Berechtigte hat diese Befugnisse, nicht aber der Unternehmer (Expropriant). Der Eigenthümer kann sie ausüben, aber er muß nicht. Will er sie nicht ausüben, so hat die einmalige Feststellung der gesammten Entschädigung stattzufinden. Auch darf, gleichviel ob es sich um vorübergehende oder dauernde Beschränkung handelt, — die thatsächliche Ueberweisung eines Grundstücks bezw. Grundstückstheils und die Beschränkung eines solchen nicht eher erfolgen, bis nicht die Entschädigung vorher — wenigstens approximativ — festgestellt und gezahlt ist, d. h. die Entschädigung, sei es nun eine einmalige oder sich periodisch wiederholende, hat in jedem Falle dem Eintritte der Beschränkung vorauszugehen.[190]) Gegen die Entschädigungsfeststellung der Enteignungsbehörden für dauernde und vorübergehende Beschränkungen ist ebenso, wie für die Entziehung des Eigenthums der Rechtsweg zulässig. Die Kaution ist, da nach dem vorher Erörterten der Schaden halbjährig im Voraus zu vergüten ist, nur dafür zu erlegen, daß möglicherweise der definitive Schaden sich höher stellt, als der vorläufig ermittelte und vergütete — also nur für die präsumtive Differenz beider Beträge — und dementsprechend zu bemessen. Welcher Art die Kaution (Kautionsmittel) sein soll, bestimmt das Gesetz weder hier noch sonst wo (§ 29, 32, 34) von Kautionen die Rede ist. Es greifen also die allgemeinen landesgesetzlichen Vorschriften Platz. Der Fiskus ist von der Kautionsbestellung frei.[191])

---

[190]) Das gegentheilige Verfahren würde dem Art. 9 der Verfass.-Urk. widersprechen: Vgl. Seydel S. 73 Anm. 3. Löbell S. 82 Anm. 3. Eger S. 365 f. Rek.-Besch. d. Min. d. öff. Arb. v. 27. Aug. 1877 II. 18184 V. 8566 u. v. 6. Aug. 1878 II. 13381, V. 4886.

[191]) § 41 Enteign.-Ges.

IX.

Der Regel nach ist der Eigenthümer, so lange er sich noch im Besitze und der Nutznießung des Grundstücks befindet, in der freien Disposition und zweckmäßigen Ausnutzung desselben nicht beschränkt. Er erscheint daher auch berechtigt, Anlagen und Verbesserungen aller Art auf demselben vorzunehmen. Dieser Grundsatz erleidet jedoch eine Ausnahme durch die Bestimmung, daß für Neubauten, Anpflanzungen, sonstige neue Anlagen und Verbesserungen beim Widerspruch des Unternehmers eine Vergütung nicht gewährt, vielmehr nur dem Eigenthümer die Wiederwegnahme auf seine Kosten bis zur Enteignung des Grundstücks vorbehalten wird, wenn aus der Art der Anlage, dem Zeitpunkte ihrer Errichtung oder den sonst obwaltenden Umständen erhellt, daß dieselben nur in der Absicht vorgenommen sind, eine höhere Entschädigung zu erzielen.[192]) Die Aufnahme dieser Bestimmung in das Enteignungsgesetz ist nothwendig geworden, um den Unternehmer gegen dolose Manipulationen des Expropriaten zu schützen, welche ohne diesem einen wirklichen und beabsichtigten Nutzen zu gewähren, lediglich darauf gerichtet sind, die Entschädigungspflicht des Unternehmers über den eigentlichen realen Werth des enteigneten Grundstücks hinaus künstlich zu steigern.[193]) Die Absicht des Gesetzes geht hierbei dahin, der Enteignungsbehörde bezw. eventuell dem Gerichte das volle freie Ermessen in Betreff der Feststellung der dolosen Absicht zu belassen und zwar unbeschränkt durch irgend welche im Gesetze aufgestellte Vermuthung oder Direktive nach der Zeit der Anlage oder anderen thatsächlichen Voraussetzungen.[194]) Jedoch soll der Ausschluß der Vergütung für die vorbezeichneten Anlagen nur beim Widerspruch des Unternehmers stattfinden, d. h. die Nichtberücksichtigung soll nicht von Amtswegen Seiten der Abschätzungsbehörde erfolgen, auch wenn ihr die dolose Absicht bekannt ist oder aus den obwaltenden Umständen feststeht, sondern lediglich auf Grund einer ausdrücklichen Willenserklärung bezw. eines Antrages des Unternehmers. Ueber Form, Zeitpunkt und Begründung dieses Widerspruchs enthält das Gesetz

---

[192]) § 13 l. c.

[193]) Grünhut S. 108. v. Rohland S. 62. Häberlin S. 189. W. Koch S. 96. G. Meyer S. 294. Thiel S. 26. Eger S. 369 f.

[194]) Eger S. 375, 381 f. Ob.-Trib. v. 28. Febr. 1878. Strieth. Bd. 98 S. 329 ff. u. Reichsger. v. 23. März 1886. Rep. 320/86. Bolze, Prax. d. Reichsger. Bd. 2 S. 330 Nr. 1273.

nichts. Derselbe kann also entweder mündlich oder schriftlich, in besonderer Eingabe oder zu Protokoll erklärt werden, aber es muß irgendwie ein ausdrücklicher Widerspruch konstiren. Alsdann wird eine Vergütung nicht gewährt, mithin die im Uebrigen für das enteignete Grundstück bestimmte Entschädigung nach Maßgabe des vollen Werthes durch den Werth dieser Anlagen nicht erhöht. Nur die Wiederwegnahme auf seine Kosten (das jus tollendi) bis zur Enteignung des Grundstücks bleibt dem dolosen Eigenthümer vorbehalten. Es entfällt daher jeder Entschädigungsanspruch des Eigenthümers selbst dann, wenn er nach der Art der Anlage nicht im Stande sein sollte, eine Wiederwegnahme derselben zu bewirken. Auch besteht das Recht der Wiederwegnahme nur bis zur Enteignung des Grundstücks, d. h. bis zur Einweisung des Unternehmers in den Besitz. Bis zu diesem Momente darf der Eigenthümer auf seine Kosten die fraglichen Anlagen beseitigen, das Material derselben fortschaffen lassen 2c. Von da ab hört sein bezügliches Recht auf.[195]) Da es sich hier übrigens um eine Entschädigungsfrage handelt, welche durch den gemäß § 29 des Gesetzes zu fassenden Entschädigungs-Feststellungsbeschluß mit entschieden wird, so steht auch gegen diesen Theil des Beschlusses gemäß § 30 l. c. sowohl dem Unternehmer, wie den übrigen Betheiligten die Beschreitung des Rechtsweges zu.[196])

X.

Zu den vorstehend dargestellten Entschädigungsverbindlichkeiten tritt noch die Pflicht des Eisenbahnunternehmers zur Einrichtung und im gewissen Umfange — auch zur Unterhaltung derjenigen Anlagen an Wegen, Ueberfahrten, Triften, Einfriedigungen, Bewässerungs- und Vorfluts-anstalten u. s. w., welche für die benachbarten Grundstücke oder im öffentlichen Interesse zur Sicherung gegen Gefahren und Nachtheile nothwendig werden.[197])

A. Bereits bei Erlaß des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 machte sich das Bedürfniß geltend, in dieses Gesetz eine Bestimmung aufzunehmen, welche den Unternehmer außer der Geldentschädigung auch zur Einrichtung und Unterhaltung aller von der

---

[195]) A. M. Bähr und Langerhans S. 55. Löbell S. 85 Anm. 4.
[196]) Seydel S. 76. Löbell S. 86 Anm. 5.
[197]) § 14 Enteign.-Ges.

Regierung für nothwendig befundenen Anlagen verpflichtet, um die benachbarten Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachtheile in Benutzung ihrer Grundstücke zu sichern. Diese Verpflichtung sollte auch für die Zeit nach Eröffnung der Bahn fortdauern, jedoch mit der Einschränkung, daß, wenn alsdann die Nothwendigkeit durch eine mit den benachbarten Grundstücken vorgehende Veränderung entsteht, die Kosten von den dabei interessirten Grundbesitzern zu tragen sind.[198]) Leitend war die Erwägung, daß für den Umfang der Entschädigung des Expropriaten wie auch der benachbarten durch das Eisenbahn-Unternehmen beeinträchtigten Grundbesitzer die allgemeinen civilrechtlichen Normen nicht genügend seien. Es erschien daher billig, diesem über das allgemeine civilrechtliche Maß hinaus die Pflicht zur Einrichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, welche die benachbarten Grundbesitzer gegen derartige Gefahren und Nachtheile zu sichern vermögen. Mit Rücksicht darauf aber, daß es sich hierbei nicht um die civilrechtliche Entschädigungsfrage, sondern um sicherheitspolizeiliche Anlagen handelt, welche mit dem technischen Bau und Betriebe der Eisenbahn in Verbindung und Einklang zu bringen sind, mußte die Entscheidung über diese Verpflichtungen des Unternehmers den zuständigen Verwaltungsinstanzen übertragen werden.[199])

B. Bei der Neugestaltung des Enteignungsrechts durch das Gesetz vom 11. Juni 1874 trat aus gleichen Gründen die Nothwendigkeit hervor, auch in das Enteignungsgesetz eine bezügliche Bestimmung aufzunehmen. Diese Aufnahme ist jedoch nicht unverändert erfolgt. Nach drei Richtungen hin hat der Grundsatz des § 14 des Eisenbahngesetzes durch § 14 des Enteignungsgesetzes wesentliche Veränderungen erfahren:

1. Die Pflicht des Unternehmers wurde nicht auf Anlagen für benachbarte Grundstücke beschränkt, sondern auch auf Anlagen ausgedehnt, welche im öffentlichen Interesse nothwendig werden. Denn die Gründe, welche zur Verpflichtung des Unternehmers gegen-

---

[198]) § 14 Eisenb.-Ges. v. 3. Novbr. 1838, welchem § 14 Enteign.-Ges. nachgebildet ist: Dalcke S. 73 Note 33. Löbell S. 86 Note 1. Bähr u. Langerhans S. 56. Seydel S. 76. Ob.-Trib. vom 20. November 1877. Strieth. Bd. 98 S. 133. Reichsger. v. 18. Mai 1881. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. II S. 36 f.

[199]) Bähr und Langerhans S. 56. Erk. des Ob.-Verw.-Ger. vom 18. November 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 406 und Reichsger. v. 12. Juni 1883. Entsch. in Civils. Bd. 9 S. 276.

über den benachbarten Grundbesitzern geführt hatten, sprachen in gleichem Grade dafür, diese Verpflichtung dem Unternehmer zu Gunsten der Allgemeinheit überhaupt aufzuerlegen. 2. Dagegen wurde die Pflicht des Unternehmers zur Unterhaltung derartiger Anlagen auf dasjenige Maß beschränkt, welches über den Umfang der bestehenden Verpflichtungen zur Unterhaltung vorhandener, demselben Zwecke dienender Anlagen hinausgeht. Es erschien nicht billig, dem Unternehmer die Pflicht zur Unterhaltung auch für den Fall aufzuerlegen, daß dieselbe bereits vor Errichtung des Unternehmens für dem gleichen Zwecke dienende Anlagen anderen obgelegen hatte. 3. Von der Regelung der Pflicht des Unternehmers zur Einrichtung und Unterhaltung der in Rede stehenden Anlagen, welche erst nachträglich (nach Eröffnung des Unternehmens) nothwendig werden, und insbesondere für den Fall, daß die Nothwenigkeit durch eine mit den benachbarten Grundstücken vorgehende Veränderung entsteht, wurde Abstand genommen, weil es ausreichend erschien, auf die bezüglichen Verpflichtungen des Unternehmers nach Beendigung des Enteignungsverfahrens und auf die Tragung der Kostenlast die allgemeinen öffentlich- (polizei-) und civilrechtlichen Grundsätze zur Anwendung zu bringen.[200])

C. Ihrem Rechtscharakter nach unterscheiden sich die Verpflichtungen, welche dem Eisenbahnunternehmer durch diese Bestimmungen auferlegt sind, von den vorher erörterten Entschädigungsverbindlichkeiten durch ihre öffentlich-rechtliche Natur.[201]) Sie bezwecken nicht sowohl eine Entschädigung in privatrechlichem Sinne, als vielmehr Schutzmaßnahmen im landespolizeilichen Interesse, wenngleich diese thatsächlich häufig in ihrer Wirkung zugleich auch die Be-

---

[200]) s. über die Entstehung des § 14 Ent.-Ges. Eger S. 389—399.

[201]) Bessel und Kühlwetter S. 140. W. Koch I. S. 136 f. Bähr u. Langerhaus S. 56. Seydel S. 87. Bering a. a. O., S. 80 ff. Löbell S. 87 f. Note 3 u. 4. Dalcke S. 73 ff. v. Rönne, Erg. 6. Ausg. Bd. 4 S. 800. Eger S. 400 bis 403. Erk. des Ober-Trib. v. 20. Oktober 1851. Strieth. Bd. 3 S. 300 f.; vom 20. November 1877. Strieth. Bd. 98 S. 129 (133, 134). 13. Dezbr. 1869. Strieth. Bd. 77 S. 103 (110 ff.); v. 20. Juni 1871. Strieth. Bd. 83 S. 57; v. 11. Dezember 1871. Strieth. Bd. 84 S. 151 (156); v. 26. September 1871. Strieth. Bd. 81 S. 333; v. 25. September 1877. Strieth. Bd. 98 S. 21 f. (25). Erk. des Ger.-Hof. z. Entsch. d. Kompet.-Konfl. vom 11. Juni 1881. Eisenbahnrechtliche Entsch. Bd. II S. 57—63, des Reichsger. v. 1. Oktober 1881, eod. Bd. 2 S. 116 f.; 23. Dezember 1881, eod. S. 169—171; 20. September 1882, eod. S. 333, 334; 1. November 1882, eod. S. 389, 390; 19. September 1884, eod. Bd. 3 S. 375; 17. Februar 1885, eod. Bd. 4 S. 255 und 9. März 1886, eod. S. 430, 431.

friedigung privater Entschädigungsansprüche herbeiführen. Aus dieser öffentlich-rechtlichen Natur der in Rede stehenden Verpflichtungen des Unternehmers ergeben sich folgende Konsequenzen: 1. Für die Verpflichtungen des Unternehmers aus § 14 sind die allgemeinen civilrechtlichen Entschädigungsnormen nicht maßgebend. Demgemäß kann die Verwaltungsinstanz in ihren Auflagen an den Unternehmer sich innerhalb der Grenzen des Civilrechts halten, aber auch darüber hinausgehen, soweit sie es nach den Voraussetzungen des § 14 für nöthig findet.[202]) 2. Die Verpflichtungen des Unternehmers aus § 14 können im Rechtswege nicht verfolgt werden.[203]) Ueber die Obliegenheiten des Unternehmers kann daher weder an Stelle der administrativen Entscheidung, noch neben derselben durch die Gerichte entschieden werden. Ebensowenig ist eine Anrufung der Gerichte gegen die administrative Entscheidung zulässig. Jede Art der Verfolgung eines Anspruchs auf die Einrichtung und Unterhaltung solcher Anlagen im Rechtswege ist unstatthaft. 3. Die Kosten zur Herstellung und Unterhaltung der im § 14 bezeichneten Anlagen dürfen im Rechtswege nicht eingeklagt werden, weil eine solche Klage mittelbar die Entscheidung in die Hand der Gerichte legen würde.[204]) 4. Ebensowenig darf auf Unterlassung von beschädigenden Betriebshandlungen im Rechtswege (durch Negatorienklage) geklagt werden, weil die Klage mittelbar die Unternehmer zur Anlage von Schutzvorrichtungen oder Einstellung des Betriebes zwingen, damit aber diese Frage in die Kognition der Gerichte stellen würde.[205]) 5. Endlich ist es nicht statt-

---

[202]) Rek.-Besch. des Minist. d. öffentl. Arb. v. 10. November 1879 IV. 6357 u. 26. April 1884 IIb (a) 6397 act. minist. A. I. 23 vol. IV. An die Initiative der Parteien ist sie nicht gebunden: Reskr. d. Hand.-Min. v. 25. Juni 1876 und Reichsger. v. 9. März 1886. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 430, 431.

[203]) W. Koch a. a. O. I. S. 136, 137. Dalcke S. 76. Bähr u. Langerhans S. 56. Bering S. 81. Löbell, S. 92, 93. Seydel S. 84, 86, 87. Erk. d. Ob.-Trib. Strieth. Bd. 83 S. 57; Bd. 81 S. 333; Bd. 98 S. 21, 129; Bd. 84 S. 151; Bd. 92 S. 344; Bd. 99 S. 105. Reichsger.: Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 169, 332, 389; Bd. 3 S. 375 u. die zahlreich. Erk. des Ger.-Hof. z. Entsch. des Komp.-Consl. s. Eger 407—409.

[204]) Ob.-Trib. Strieth. Bd. 81 S. 333. Erk. v. Ger.-Hof zur Entsch. des Komp.-Konfl. unterm 25. Juni 1853; 16. Dezember 1854 und 9. Juni 1855. J.-M.-Bl. 1853 S. 335. 1855 S. 88 und 330. M.-Bl. d. i. V. 1855 S. 81 und 189; 11. Juni 1864. J.-M.-Bl. 1864 S. 316. Reichsger. 19. Septbr. 1884. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. III S. 375, 376. Vgl. auch 23. Dezember 1881, eod. Bd. II S. 169 f.

[205]) W. Koch S. 137. Bessel u. Kühlwetter, I. S. 134. Ob.-Trib. unterm 25. September 1877. Strieth. Bd. 98 S. 21 (24). Vgl. auch d. Erk. d. Ob.-Trib. v. 20. Juni 1871. Strieth. Bd. 83 S. 57 des Ger.-Hofes zur Entsch. des Komp.-

haft, ein auf Grund des § 14 ergangenes Resolut im Rechtswege abzuändern, insbesondere nicht, die Wiederherstellung verwaltungsseitig aufgehobener oder kassirter Anlagen, oder die Wiederbeseitigung angeordneter Anlagen im Rechtswege zu fordern.[206]) 6. Dagegen wird andererseits die privatrechtliche Entschädigungspflicht des Unternehmers nach Maßgabe der allgemeinen Rechtsnormen durch die exceptionelle öffentlich-rechtliche Pflicht desselben aus § 14 weder ersetzt noch aufgehoben. Der Unternehmer kann sich mithin gegen privatrechtlich begründete Schadensansprüche nicht durch den Einwand befreien oder schützen, daß er die ihm aus § 14 verwaltungsseitig auferlegten Verpflichtungen erfüllt habe.[207]) 7. Nur insoweit erleiden die auf die allgemeinen Rechtsnormen beruhenden civilrechtlichen Entschädigungsansprüche durch § 14 eine der Natur der Sache nach gebotene Modifikation, als derartige Ansprüche gegen den Eisenbahnunternehmer nur auf Geldentschädigung, nicht auf die Herstellung von Anlagen (Naturalleistungen gerichtet sein dürfen.[208])

Die nach allgemeinen civilrechtlichen Normen geltend zu machenden Schadensansprüche gegen den Unternehmer theilen sich aber in zwei Kategorien: Zunächst kann der Geldentschädigungsanspruch für das Fehlen nothwendiger Anlagen und deren Folgen bezw. für denjenigen Schaden erhoben werden, der dem Berechtigten daraus entsteht, daß derartige Anlagen überhaupt nicht vorhanden sind, sei es, daß sie verwaltungsseitig nicht für nöthig befunden oder abgelehnt oder nicht in Antrag gekommen sind.[209]) Sodann kann der Geldentschädigungs-

---

Konsl. vom 19. Okt. 1872, J.-M.-Bl. 1873 S. 65 u. des Reichsger. v. 20. Septbr. 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 332 (334).

[206]) Ober-Trib. Strieth. Bd. 1 S. 295 (299); Bd. 32 S. 172; Bd. 57 S. 93 (97); Bd. 84 S. 151; Bd. 98 S. 134. W. Koch a. a. O. S. 137. Bessel u. Kühlwetter a. a. O. I. S. 134. Seydel S. 85. Erk. d. Ger.-Hof. zur Entsch. d. Komp.-Konsl. v. 18. April 1857 J.-M.-Bl. 1857 S. 445 u. 19. Oktober 1872, eod. 1873 S. 65. 19. April 1873, eod S. 179, 180. 7. Juni 1873. J.-M..Bl. S. 239. 11. Juni 1881. Eisenbahnrechtliche Entsch. Bd. 2 S. 57 (62, 63). Reichsger. v. 3. Dezember 1879, eod. Bd. 1 S. 35 und 30. Mai 1885 Bd. 4 S. 184.

[207]) W. Koch S. 137 Note 4. Bessel u. Kühlwetter, I. S. 140. Bähr und Langerhans S. 57. Seydel S. 85. Eger S. 415. Löbell S. 87–89. Ob.-Trib. Entsch. Bd. 21 S. 177. Strieth. Bd. 3 S. 300; Bd. 8 S. 337; Bd. 18 S. 223; Bd. 77 S. 103 (110 f.); Bd. 98 S. 21 (25). Reichsger.: Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 29; Bd. 2 S. 263 f. S. 389.

[208]) Bessel u. Kühlwetter S. 419. Eger S. 419. Seydel S. 89.

[209]) Entsch. des Ger.-Hof. zur Entsch. der Komp.-Konsl. v. 25. Juni 1853 J.-M.-Bl. S. 336). 16. Dezember 1854 (eod. 1855 S. 88), 11. Juni 1864; (eod.

anspruch für die Mangelhaftigkeit der vorhandenen Anlagen und deren Folgen bezw. für den Schaden erhoben werden, der dem Berechtigten daraus entsteht, daß die verwaltungsseitig dem Unternehmer auferlegten Anlagen, sei es seitens der zuständigen Verwaltungsbehörde unzulänglich oder zweckwidrig angeordnet oder seitens des Unternehmers unzureichend oder unsachgemäß rc. ausgeführt worden sind.[210])

Der Entschädigungsanspruch für den Schaden, welcher durch das Fehlen oder die Mangelhaftigkeit der verwaltungsseitigen Anordnungen oder deren Ausführung entsteht, ist jedoch beschränkt auf den Umfang der allgemeinen civilrechtlichen Ersatzpflicht und darf über das Maß der allgemeinen civilrechtlichen Entschädigungsnormen nicht hinausgehen.[211]) Die Annahme, daß durch § 14 eine weitergehende Schadensersatzpflicht des Unternehmers begründet sei,[212]) ist unzutreffend.[213]) Dagegen ist anzuerkennen, daß die außergewöhnliche Benachtheiligung der Eigenthums- rc. Rechte Dritter durch die Anlage öffentlicher Unternehmungen, insbesondere der Eisenbahnen, bezw. ihr weit über das gewöhnliche Maß hinausgehender Gebrauch des Eigenthums sich als Eigenthumsüberschreitung darstellt, welche auf der Basis des allgemeinen Civilrechts ein außergewöhnliches Maß der Entschädigung erfordert.[214]) Hiernach ist nach Lage des konkreten Falles der Eisenbahn-Unternehmer civilrechtlich schadensersatzpflichtig für Schäden aus jeder ungewöhnlichen Veränderung der Inundationsverhältnisse,[215]) Immission von Qualm,

---

1864 S. 316). Ober-Trib. Strieth. Bd. 18 S. 223; Bd. 81 S. 333; Bd. 83 S. 57. Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 332, 389.

[210]) Entsch. d. Ger.-Hof. z. Entsch. d. Komp.-Konfl. J.-M.-Bl. 1857 S. 445; 1861 S. 138. Ob.-Trib. Strieth. Bd. 8 S. 337; Bd. 57 S. 93; Bd. 77 S. 103; Bd. 78 S. 125; Bd. 84 S. 151; Bd. 98 S. 21. Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 263; Bd. 4 S. 184.

[211]) Entsch. d. Ob.-Trib. Bd. 21 S. 177; Bd. 73 S. 130; Bd. 79 S. 132. Strieth. Bd. 8 S. 337.

[212]) Irrig angenommen vom Ob.-Trib. in Entsch. Bd. 73 S. 263 (270). Strieth. Bd. 92 S. 344 (376 f.); Bd. 99 S. 105 (108) und vom Reichsgericht Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 362.

[213]) Löbell S. 89. Seydel 86, 87. Eger S. 425.

[214]) Eger S. 426 f. Ober-Trib. Entsch. Bd. 23 S. 252. Strieth. Bd. 5 S. 282. Höchst unvollständig u. ohne genügende Berücksichtigung der Rechtsprechung: Endemann R. d. Eisenb. S. 356.

[215]) durch Anlage von Erd-Erhöhungen und Vertiefungen, Gräben, Wehren, Stauungswerken, Tunnels rc., welche entweder zu Ueberschwemmungen fremder Grundstücke führen (Strieth. Bd. 3 S. 300; Bd. 40 S. 116; Bd. 98 S. 21),

Kohlen, Funken, Asche, Rauch[216]) ꝛc., Erschütterung der Erde,[217]) Verursachung von Geräusch, Getöse und Lärmen,[218]) Entziehung von Luft und Wind.[219]) Die Beschreitung des Rechtswegs behufs Geltendmachung derartiger civilrechtlicher Schadensansprüche ist aber von der vorgängigen Beschlußnahme der Enteignungsbehörden über die Herstellung der im § 14 bezeichneten Sicherungsanlagen nicht abhängig.[220])

D. Das Verhältniß des § 14 des Eisenbahngesetzes zu dem § 14 des Enteignungsgesetzes ist folgendes:

Der § 14 des Eisenbahngesetzes unterscheidet von dem Gesichtspunkte aus, ob die Nothwendigkeit solcher Anlagen vor oder nach der Eröffnung der Bahn entsteht. Bis zur Eröffnung der Bahn liegt die Pflicht zur Tragung der durch die Errichtung solcher Anlagen entstehenden Kosten endgültig dem Unternehmer ob. Die Landespolizeibehörde entscheidet über seine Pflicht zur Tragung der Kosten. Ihre Entscheidungen tragen hier nicht, — wie sonstige landespolizeiliche, — bloß interimistischen Charakter und involviren nicht etwa die nur provisorische Regulirung privatrechtlicher Streitigkeiten. Nach der Eröffnung der Bahn aber liegt die Pflicht zur Tragung der Kosten dem Unternehmer nur insoweit ob, als dies nach allgemeinen oder speziellen Bestimmungen des Civilrechts begründet ist. Die Regierung ist daher nach der Eröffnung nur kompetent, über die Pflicht des Unternehmers zur Errichtung zu entscheiden.[221]) Die

---

Bd. 77 S. 347) oder diesen das Wasser in anormaler Weise entziehen. (Strieth. Bd. 26 S. 83; Bd. 32 S. 245 Entsch. Bd. 79 S. 132. Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5 S. 67.) Schäden aus fehlenden oder mangelhaften Brückenanlagen, Durchlässen, Deichen, Dammanlagen ꝛc. Strieth. Bd. 53 S. 193; Bd. 78 S. 125; Bd. 83 S. 57; Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 252; S. 362; Dernburg Bd. 1 § 220 S. 531. Bohlmann Heft 1 S. 52, 53. C. F. Koch A. L.-R. 8. Aufl. Bd. 1 S. 394. Bessel und Kühlwetter Th. 1 § 73 S. 141. Förster (Eccius) § 169.

[216]) C. F. Koch a. a. O. S. 394. Dernburg a. a. O. S. 531 Anm. 21. Bohlmann Heft 1 S. 54. W. Koch, Deutschl. Eisenb. Th. I § 64 Note a S. 142. Förster (Eccius) § 169, Abhandl. über die §§ 26—28 Th. I Tit. 8 A. L.-R. in Gruchot's Beitr. Bd. 6 S. 112—124. Ob.-Trib. Entsch. Bd. 40 S. 36. Strieth. Bd. 32 S. 90, Bd. 68 S. 189, Bd. 97 S. 66. Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 164, 333, Bd. 3 S. 267, 307, 364, Bd. 5 S. 124.

[217]) Ob.-Trib. Strieth. Bd. 8 S. 337 (343). Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 308, 332, Bd. 3 S. 1, Bd. 5 S. 67 (69).

[218]) Dernburg, I. § 220 S. 531 Note 22. v. Ihering, Jahrb., Bd. 6 S. 111 f., 121, 127. Windscheid Bd. 1 § 169 Anm. 20. Entsch. des Reichsger. in Civils. Bd. 6 S. 217 (219) und Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 267.

[219]) Eger S. 433, 434.

[220]) Strieth. Bd. 18 S. 223, Bd. 98 S. 329 (337).

[221]) Die Frage ist streitig. Eine Meinung geht dahin, daß die Kompetenz der Landespolizeibehörde — bis auf den einzigen Fall des § 14 Abs. 2 Eisenb.-

Pflicht zur Tragung der Kosten kann sie ihm nur provisorisch und vorbehaltlich des Rechtswegs gegen die eigentlich civilrechtlich Verpflichteten auferlegen.[222])

Der § 14 des Enteignungsgesetzes hat in dieser Regelung der Pflichten des Unternehmers und der Kompetenz der Regierung als Landespolizeibehörde, sowie der Gerichte eine wesentliche Aenderung nicht hervorgerufen. Indeß besteht doch zwischen beiden Paragraphen insofern ein wesentlicher Unterschied, als § 14 des Eisenbahngesetzes von jeher nicht als eine spezielle Bestimmung des Enteignungsrechts, sondern gemäß seiner Stellung im Eisenbahngesetze als eine allgemeine Vorschrift desselben dahin aufgefaßt wurde, daß die Verpflichtung des Unternehmers und die Kompetenz der Regierung keineswegs sich auf das Enteignungsverfahren beschränkt, sondern unbegrenzt so lange fortdauert, wie das Eisenbahn-Unternehmen besteht, während § 14 des Enteignungsgesetzes als eine besondere Vorschrift des Enteignungsrechts anzusehen ist und daher die Pflicht des Eisenbahn-Unternehmers und die Kompetenz der zuständigen Enteignungsbehörde aus § 14 des Enteignungsgesetzes mit der Beendigung des Enteignungsverfahrens erlischt und späterhin nur dann wiederaufleben kann, wenn das Enteignungsverfahren formell wieder aufgenommen wird.[222a]) § 14 des Eisenbahngesetzes ist also durch § 14 des Enteignungsgesetzes weder aufgehoben noch er-

---

Gesetz — mit der Eröffnung der Bahn erlischt (Bessel u. Kühlwetter, I. S. 137. Erl. des Hand.-Min. vom 9. Dezbr. 1849); die andere dahin, daß diese Kompetenz auch nach der Eröffnung der Bahn unverändert fortbesteht. (Entsch. d. Komp.-Konfl. Ger.-H. vom 25. Juni 1853, J.-M.-Bl. S. 335. Erl. des Hand.-Min. v. 30. September 1857, Min.-Bl. d. i. V. S. 179.) Die letztere Auffassung theilt auch Oppenhoff Ressortges. S. 327 Note 46. Sie ist in späteren Erlassen und Rekursbescheiden des Hand.-Min. bezw. Min. der öffentl. Arb. vom 20. Juli 1874, V. 1601/74, act. minist. B. I. 148, 1 und vom 10. Februar 1877, V. 274/77, B. I. 180, 1; 5. März 1877, V. 2183, B. I. 56, 2; A. 1, 9d konstant festgehalten und dahin ausgedehnt worden, daß die Landespolizeibehörden nicht nur berechtigt erscheinen, auch noch in späterer Zeit, sobald sich ein Bedürfniß zur Einrichtung von Anlagen herausgestellt hat, bezügliche Entscheidungen zu treffen, sondern erforderlichenfalls auch die ursprünglich getroffenen Entscheidungen, die sich im Laufe der Zeit als nicht zweckmäßig herausgestellt haben, abzuändern oder nachträglich zurückzunehmen. (Rek.-Besch. vom 28. Juli 1877, 26. Juni 1879, IV. 3631, 5. August 1879, IV. 4669, 26. Dezbr. 1881, IIb (a) 17059.)

[222]) Erl. des Min. für Handel vom 9. Oktober 1877, II. 19110, 3. April 1862, III. 3928, II. 2818, B. II. 23a 1 und 16. Mai 1878, V. 1677, B. III. 12, 1. (A. 1. 9d.) s. Eger S. 438.

[222a]) Nur mit dieser Maßgabe ist die Entsch. des Reichsger. vom 23. Dezbr. 1881 (Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 169) zutreffend.

setzt,[223]) seine Geltung beschränkt sich nicht auf das Enteignungsverfahren, sondern dauert auch nach Beendigung desselben unverändert fort.[224])

Daraus ergeben sich folgende Normen: 1. Bis zur Beendigung des Enteignungsverfahrens sind die Eisenbahnen der Kompetenz der Enteignungsbehörden in Betreff der Auferlegung der im § 14 des Enteignungsgesetzes bezeichneten Einrichtungen endgültig unterworfen. Der Rechtsweg ist bis zu diesem Zeitpunkte ausgeschlossen. 2. Nach der Beendigung des Enteignungsverfahrens erlischt für die Eisenbahnen die Pflicht, sich Auflagen der Enteignungsbehörden nach § 14 des Enteignungsgesetzes zu unterwerfen. Dagegen bleibt die Kompetenz der Landespolizeibehörden aus § 14 des Eisenbahngesetzes zur interimistischen Regulirung vorbehaltlich der definitiven Entscheidung über die Kostentragung im Rechtswege fortbestehen.[225]) Und zwar regelt sich die Kostenpflicht im Falle des § 14 Alin. 2 des Eisenbahngesetzes nach der dort gegebenen Spezialvorschrift, in allen anderen Fällen landespolizeilicher Auflagen nach den allgemeinen civilrechtlichen Normen der Landesgesetzgebung.[226])

E. Der Umfang der Verpflichtungen des Eisenbahn-Unternehmers aus § 14 des Enteignungsgesetzes erstreckt sich einerseits auf die Einrichtung, andererseits auf die Unterhaltung von Sicherungsanlagen.

1. Die Einrichtungspflicht betrifft diejenigen Anlagen an Wegen, Ueberfahrten, Triften, Einfriedigungen, Bewässerungs- und

---

[223]) Erl. vom 21. Juni 1880, E.-V.-Bl. S. 284.

[224]) Seydel S. 77, 78. Unklar und dürftig: Endemann, R. d. Eisenb. S. 350, 351.

[225]) Reichsger. vom 30. Mai 1885, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 184. Erl. des Min. der öffentl. Arb. vom 21. Juni 1880 (E.-V.-Bl. S. 284).

[226]) Diese Grundsätze sind mit wenigen Ausnahmen von der Theorie und von der Praxis in zahlreichen Entscheidungen anerkannt worden: Seydel S. 48, 49. Dalcke S. 75 ff. Ob.-Verw.-Ger. 4. Dezbr. 1878 (Entsch. des Ob.-Verw.-Ger. Bd. 4 S. 422), vom 28. Februar 1883 (eod. Bd. 9 S. 202 Note), v. 31. März 1883 (eod. Bd. 9 S. 238), vom 27. Septbr. 1884 (Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 6), vom 15. Oktober 1884 (eod. Bd. 3 S. 382) und 3. Dezember 1884 (eod. Bd. 3 S. 423), wenngleich hierbei im konkreten Falle die Frage, wer die Kostenpflicht für die landespolizeilich den Unternehmern auferlegten Einrichtungen zu tragen hat, und insbesondere die eventuelle Theilung der Kosten zwischen Unternehmer und sonstigen Betheiligten der Praxis häufig erhebliche Schwierigkeiten bereitet. O.-V.-G. vom 4. Dezember 1878 (Entsch. d. O.-V.-G. Bd. 4 S. 410), 17. September 1879 (Bd. 5 S. 229), 18. November 1882 (Bd. 9 S. 186 und Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 400, 406).

Vorfluthsanstalten u. s. w., welche für die benachbarten Grundstücke oder im öffentlichen Interesse zur Sicherung gegen Gefahren und Nachtheile nothwendig werden.[227]) Die Pflicht liegt nur dem Eisenbahn-Unternehmer, d. h. der mit dem Konzessions- und Enteignungsrechte beliehenen Person ob[228]) (Eisenbahn-Fiskus oder Eisenbahngesellschaft). Sie umfaßt nicht allein die im § 14 besonders aufgeführten Anlagen, sondern auch Schutzanlagen anderer Art, vornehmlich z. B. Vorkehrungen zur Sicherung gegen Feuersgefahr,[228a]) nach dem Ermessen der entscheidenden Behörden. Unter Wegen sind zwar alle Kategorien von Wegen zu verstehen,[229]) nicht aber Bahnhofszufuhrwege. Denn diese dienen nicht zur Sicherung gegen Gefahren und

---

[227]) § 14 Abs. 1 S. 1 Ent.-Ges.; jedoch insoweit zur Einrichtung der Anlagen fremder Grund und Boden erforderlich ist, ist auch dieser dem Enteignungsrechte des Unternehmers unterworfen. Anderenfalls würde der Unternehmer nicht im Stande sein, den bezüglichen Anordnungen der Enteignungsbehörden zu entsprechen. (Seydel S. 142. Löbell S. 124 Note 7. Erl. des Min. der öffentl. Arb. vom 5. März 1877 und 30. Oktober 1883, IV. 2901/2.)

[228]) Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 79.

[228a]) Funken der Lokomotiven 2c. durch Herstellung von Schutzanlagen, welche die leichte Entzündung zu verhüten geeignet sind, (Blechtunnels, Anlage von Schutzstreifen) oder bauliche Veränderungen der benachbarten Gebäude 2c. (feuersichere Eindeckung) oder Beseitigung etwa vorhandener leicht entzündlicher Bauwerke oder lagernder Materialien aus der Nachbarschaft der zu erbauenden Eisenbahn. (Vgl. Seydel S. 98, 99.) Allgemeine Bestimmungen sind nicht erlassen, vielmehr bleibt für die Enteignungsbehörde in jedem einzelnen Falle der Grad der Gefährlichkeit maßgebend. Hierbei werden in der Regel zwar die auf ministerielle Anordnung für die einzelnen Regierungsbezirke erlassenen polizeilichen Vorschriften über die Abwendung von Feuersgefahr von den in der Nähe bereits bestehender Eisenbahnen zu errichtenden Gebäuden 2c. analog zur Anwendung gebracht; indeß sind Abweichungen in Betreff des Umfangs des Feuerrayons 2c. nicht ausgeschlossen. (Min.-Erlasse vom 4. Dezember 1847; 20. März und 29. März 1848; 28. Februar 1873, 7. Januar 1875, 21. Februar 1883 (E.-V.-Bl. S. 45.) Dem Eigenthümer darf die Ausführung derartiger Anlagen nicht auferlegt werden, auch nicht gegen Entschädigung seitens des Unternehmers. Wohl aber muß sich der Eigenthümer die Ausführung seitens des Unternehmers gefallen lassen und kann hierzu eventuell im Enteignungszwange genöthigt werden. Nimmt aber der Eigenthümer freiwillig die fraglichen Einrichtungen auf Kosten des Unternehmers selbst vor, so hat er Anspruch auf volle Entschädigung. (Rek.-Besch. des Min. f. Handel vom 23. Oktober 1878, II. 16900, 26. Jan. und 6. Febr. 1882.) Andererseits darf die Einwilligung des Eigenthümers nicht abgewartet werden. Die Anlagen sind vielmehr nach Maßgabe des Bedürfnisses alsbald, eventuell im Wege des polizeilichen Zwanges gegen den widerwilligen Eigenthümer auszuführen. (Erl. des Min. der öffentl. Arb. vom 5. November 1880, II. 6. 13455 und vom 4. November 1883, IV. 2976/7; indeß nicht auf Grund des § 14, sondern auf Grund der allgemeinen Polizeigewalt. S. noch des Weiteren über die bezüglichen Pflichten der Behörde: Erl. des Hand.-Min. vom 12. Februar 1876, II. 2221, III. 2839, mitgeth. von Eger, Ent.-Ges. Bd. 1 S. 453.

[229]) Eger S. 446. Löbell S. 90. Seydel S. 89. Jedoch nicht bloße Grenzraine: Erl. des Hand.-Min. vom 2. Juli 1874, V. 1039/74.

Nachtheile, sondern lediglich zur Beschaffung von Vortheilen für die Betheiligten, welche über den bisherigen Status quo hinausgehen und lediglich durch die Errichtung des Unternehmens bedingt sind.[230]) „Ueberfahrten" begreifen sowohl Ueber- wie Unterführungen, wie endlich auch Niveau-Kreuzungen.[231]) In allen Fällen bezieht sich die Pflicht des Unternehmers nur auf in der Gegenwart vorhandene oder auch durch die Anlage und den Betrieb des Unternehmens unmittelbar nothwendig werdende und vorauszusehende Bedürfnisse, nicht aber auch in Zukunft möglicherweise eintretende, oder nur eventuell erforderlich werdende.[232]) Der Zweck, welcher für die Nothwendigkeit der Anlagen maßgebend ist, ist die Sicherung gegen Gefahren und Nachtheile und zwar nach zwei Richtungen hin, nämlich einerseits für die benachbarten Grundstücke, und andererseits im öffentlichen Interesse. Unter „benachbarten Grundstücken" sind hierbei sowohl die Restgrundstücke der Expropriaten, welche durch den verbliebenen Restbesitz Nachbarn des Unternehmers geworden sind, als auch die von der Expropriation nicht getroffenen Nachbargrundstücke zu verstehen;[233]) und zwar nicht bloß die unmittelbar von dem Unternehmen bezw. dem enteigneten Terrain berührten, sondern ein weiterer Kreis von in der Nähe befindlichen Grundstücken. Andererseits erstreckt sich die Pflicht des Unternehmers zur Errichtung von Anlagen im öffentlichen Interesse nicht bloß auf das Verkehrsinteresse,

---

[230]) Erl. des Hand.-Min. vom 24. Januar 1858, III. 13729, II. 10870; 16. September 1874, V. 2384/74 und 3348/74; 24. Januar 1876, III. 613, II. 22845; Rek.-Besch. vom 10. Mai 1876, 12. November 1876, II. 16597, B. II. 75, 1, 25. August 1884, IV. 2005, IIb (a) 14138. Reichsger. vom 18. Mai 1881. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 36—39. Ob.-Verw.-Ger. v. 31. März 1883, eod. Bd. 3 S. 51. — vom 8. Mai 1884, Bd. 3 S. 219. — 9. Oktober 1886, Bd. 5 S. 167. Dalcke S. 74. Löbell S. 91 Note 13. Seydel S. 81 Note 4. Eger S. 447.

[231]) Eger S. 448 f. Vgl. hierzu Reichsger. v. 3. Dezember 1879. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 35.

[232]) Rek.-Besch. des Hand.-Min. vom 15. August 1878 und Erl. des Min. der öffentl. Arb. vom 10. November 1879, Seydel S. 82, ferner nicht mit unverhältnißmäßigen Kosten verknüpfte: (Rek.-Besch. des Min. f. Handel vom 18. Juni 1877, sowie des Min. der öffentl. Arb. vom 26. November 1881, 22. August 1882. Ob.-Trib. Strieth. Bd. 63 S. 347. Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 266 (268). Seydel S. 83. Löbell S. 95 Ziff. 19. Eger, Ent.-Ges. Bd. 1 S. 476) oder außerhalb der Grenzen des ministeriell genehmigten Projekts liegende. Seydel S. 95, 133 f. Eger a. a. O. S. 476. Entsch. des O.-V.-G. Bd. 3 S. 191.

[233]) Rek.-Besch. des Min. der öffentl. Arb. v. 10. Novbr. 1879, IV. 6357 und 26. April 1884, IIb (a) 6397.

sondern auch auf alle anderen öffentlichen Interessen. Der Unterschied besteht darin, daß mit den Worten „für die benachbarten Grundstücke" der polizeiliche Schutz einzelner in der Nähe des Unternehmens gelegener Grundstücke und ihrer individuellen Interessen bezweckt ist, während die Worte „im öffentlichen Interesse" lediglich den Schutz allgemeiner Interessen — ohne Rücksicht auf das individuelle Interesse des Einzelnen oder die räumliche Nähe — im Auge haben.[234]) Zugleich weisen die Worte „Gefahren und Nachtheile" darauf hin, daß nur gegen zu gewärtigende oder bereits entstandene Schäden der Unternehmer Anlagen zu errichten verpflichtet werden kann, nicht aber zum Zwecke der Erlangung von Vortheilen[234a]) bezw. zur Verbesserung des bisherigen Zustandes.

2. Auch die Unterhaltungspflicht dieser Anlagen liegt dem Unternehmer ob, aber nur insoweit dieselbe über den Umfang der bestehenden Verpflichtungen zur Unterhaltung vorhandener, demselben Zwecke dienender Anlagen hinausgeht.[235]) Während also die Pflicht zur Einrichtung dem Unternehmer uneingeschränkt obliegen soll, ist ihm die Pflicht zur Unterhaltung nur beschränkt auferlegt. Treten die neuen Anlagen ganz oder theilweise an die Stelle vorhandener, demselben Zwecke dienender Anlagen und besteht in Betreff der letzteren eine Unterhaltungspflicht anderer, so fällt insoweit die Unterhaltungslast des Unternehmers für die Neuanlagen fort und tritt die der bisher zur Unterhaltung der alten Anlagen Verpflichteten ein. Indeß so einfach hiernach die Feststellung und Vertheilung der Unterhaltungspflicht erscheint, so bietet sie doch in concreto häufig erhebliche Schwierigkeiten. Zunächst ist es nicht selten sehr schwer, den Umfang und Werth der bisherigen Unterhaltungs-Leistungen abzuschätzen und demgemäß die Unterhaltungslast für die neue Anlage entsprechend zu theilen. Insbesondere macht sich diese Schwierigkeit geltend, wenn es sich nicht um eine bloße Erweiterung und Verbesserung der bisherigen Anlagen oder um Anlagen gleicher Art handelt, sondern um neue Anlagen, welche von den bisherigen gänzlich verschieden sind, wenngleich sie demselben Zwecke dienen. Hierzu kommt, daß die Theilung der Unterhaltungslast in natura — zwischen Unternehmer und Dritte — der Natur der Sache nach häufig mit Unzuträglichkeiten verknüpft ja

---

[234]) Eger S. 455 f. Ueber Bahnhofszufuhrwege s. Anm. 230.
[234a]) Seydel S. 81. Löbell S. 91.
[235]) § 14 Absatz 1 Satz 2 Ent.-Ges. Ueber den Begriff der Unterhaltung s. Eger S. 462, 463.

sogar unmöglich ist. In allen solchen Fällen bleibt in der Regel der entscheidenden Behörde nichts anderes übrig, als nach Feststellung und Schätzung des bisherigen und des künftigen Maßes der Unterhaltungsleistungen dem einen Theile die alleinige Unterhaltung der neuen Anlage in natura, dem anderen Theile einen der Billigkeit entsprechenden Geldzuschuß aufzuerlegen.[236])

Der Grundsatz des § 14 in Betreff der Unterhaltung entspricht übrigens so sehr den Rücksichten der Billigkeit und allgemeinen Rechtsregeln, daß er im Falle des Streites auch dann zur Anwendung zu bringen ist, wenn im Enteignungsverfahren und durch die Enteignungsbehörden eine Entscheidung über die Frage der Unterhaltungspflicht nicht getroffen, diese vielmehr erst nachträglich streitig geworden ist. In solchen Fällen hat insbesondere bei Streitigkeiten zwischen Eisenbahn-Unternehmern und Gemeinden über die Unterhaltungslast von in Folge des Bahnbaus verlegten oder veränderten Wegen in der Theorie und Praxis der Satz allgemeine Anerkennung gefunden, daß der Eisenbahn-Unternehmer zur Unterhaltung eines von ihm gemäß landespolizeilicher Anordnung verlegten oder umgebauten öffentlichen Weges nur insoweit verpflichtet ist, als die Unterhaltungspflicht der bisher Verpflichteten (Gemeinden ꝛc.) dadurch vermehrt worden ist.[237])

---

[236]) Löbell S. 92 Note 14. Bähr und Langerhans S. 57 Ziff. 4. Meyer, Zeitschr. f. deutsche Ges.-Geb. Bd. 8 S. 593. Ein Erlaß des Ministeriums der öffentl. Arbeiten vom 5. November 1880 verpflichtet die Regierungen, bei jedem neu anzulegenden Wege von vornherein festzustellen, ob demselben die Eigenschaft eines dem allgemeinen Verkehr dienenden öffentlichen oder eines nur für den Bahnhofsverkehr bestimmten, zur Bahnanlage gehörigen oder sonstigen Privatweges zukomme, weil von der rechtlichen Natur eines Weges die Entscheidung über die Unterhaltungspflicht desselben abhängt (E.-V.-Bl. 1880, S. 537).

[237]) Vgl. folgende Entsch. des Ob.-Verw.-Ger., welche zugleich die Gesichtspunkte, von denen bei Bemessung und Vertheilung der Unterhaltungspflicht auszugehen ist, des Näheren erörtern: Erk. des 1. Sen. des Ob.-Verw.-Ger. vom 18. November 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 406. (Wegeverlegung mit Niveau-Ueberführung), vom 14. März 1883 (Unterhaltungspflicht in Betreff einer vom Eisenbahn-Unternehmer an Stelle eines öffentlichen Weges angelegten Brücke) eod. Bd. 3 S. 30; 1. Dezember 1883 (Unterhaltungspflicht in Betreff der vom Eisenbahn-Unternehmer angelegten öffentlichen Wege, welche nicht an die Stelle bereits vorhandener Einrichtungen getreten sind) eod. Bd. 3 S. 138. Vgl. noch Erk. des 5. Civ.-Sen. des Reichsger. v. 16./21. Jan. 1884, eod. Bd. 3 S. 311. — Erk. des Ob.-Verw.-Ger. vom 28. Februar 1883. Entsch. des Ob.-Verw.-Ger. Bd. 9 S. 202. — v. 3. Dezember 1884. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 423. — 16. April 1884, eod. Bd. 3 S. 209. — Vgl. hierzu noch d. Erl. des Min. der öffentl. Arb. vom 20. Juni 1884. E.-V.-Bl. S. 317.

F. Entscheidende Instanz. Die Entscheidung über diese Obliegenheiten des Eisenbahn-Unternehmers ist der Bezirksregierung übertragen.[238]) Im Geltungsbereiche des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883 — mit Ausnahme des Stadtkreises Berlin — tritt an die Stelle der Bezirksregierung der Bezirksausschuß; im Stadtkreise Berlin an die Stelle des Bezirksausschusses die erste Abtheilung des Polizei-Präsidiums. Die Entscheidung des Bezirksausschusses ꝛc. erfolgt im Beschlußverfahren (§§ 115 ff. Land.-Verw.-Ges. vom 30. Juli 1883) zugleich mit dem Beschlusse über die definitive Planfeststellung (§ 21 des Ent.-Ges.). Weder der Rechtsweg noch das verwaltungsgerichtliche Streitverfahren sind gegen diese Entscheidung zulässig, sondern nur Rekursbeschwerde an den Minister der öffentlichen Arbeiten. Und zwar beträgt die Beschwerdefrist im Gebiete des Zuständigkeitsgesetzes 14 Tage von der Zustellung (§ 150 Alin. 3 des Gesetzes vom 1. August 1883), außerhalb dieses Gebietes nur 10 Tage (§ 22 des Ent.-Ges.). In Betreff der Entscheidung und Beschlußfassung gemäß § 14 des Eisenbahngesetzes ist durch die neuere Verwaltungsgesetzgebung nichts geändert. In diesen Fällen ist in erster Instanz nach wie vor die Landespolizeibehörde, d. h. die Bezirksregierung bezw. im Gebiete des Land.-Verw.-Ges. vom 30. Juli 1883 (§ 18) der Regierungspräsident zuständig, und in zweiter Instanz nur die Beschwerde an den Minister der öffentlichen Arbeiten gestattet. Auch hier ist der Rechtsweg und das Verwaltungsstreitverfahren ausgeschlossen.[239]) Die Kompetenz der Bezirksregierung ꝛc. erstreckt sich auf alle bezüglichen Obliegenheiten des Unternehmers ausnahmslos, gleichviel welcher Art und ob sie die Einrichtung oder Unterhaltung betreffen. Die Kompetenz erstreckt sich zwar prinzipiell nur auf die Obliegenheiten des Unternehmers: Indeß erleidet dieser Grundsatz doch eine Ausnahme. Denn die Unterhaltung der Anlagen soll dem Unternehmer nur insoweit obliegen, als sie über den Umfang der bestehenden Ver-

---

[238]) § 14 Abs. 2 Ent.-Ges.

[239]) § 21, 22, 56 Ent.-Ges. §§ 115 f., 150, 158 Zuständigkeits-Ges. vom 1. August 1883. v. Brauchitsch, die neuen Preuß. Verw.-Ges., Bd. 1 S. 118 Anm. 228 und S. 602. v. Stengel, Organis. der Preuß. Verw. 1884, S. 423. Erk. des 1. Sen. des Ob.-Verw.-Ger. v. 3. März 1883. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 22. Der Aufstellung spezieller Projekte für die aus § 14 anzuordnenden Anlagen bedarf es für die nach § 21 zu treffende Entscheidung nicht. (Rek.-Besch. des Min. der öffentl. Arb. vom 21. Juni 1883, IIb (a) 8851, IV. 1691 und vom 16. März 1884, IIb (a) 767, 2360, 4151, IV. 107, 379, 725.)

pflichtungen zur Unterhaltung vorhandener, demselben Zwecke dienender Anlagen hinausgeht. Eine Trennung der Entscheidung über die Unterhaltungspflicht — je nachdem sie den Unternehmer oder Dritte trifft — ist rechtlich undurchführbar. Indem die Regierung über das Maß der Unterhaltungspflicht des Unternehmers entscheidet, muß sie implicite auch über die Unterhaltungspflicht der anderen Betheiligten entscheiden, d. h. über das beiderseitige Beitragsverhältniß.

G. Was endlich das Verhältniß der speziellen Kompetenz der Bezirksregierung (des Bezirksausschusses 2c.) aus § 14 des Enteign.-Ges. bezw. § 14 des Eisenb.-Ges. zu den generellen Befugnissen der zuständigen Wege- und Wasser-Polizeibehörden anlangt, aus Sorge für die ordnungsmäßige Herstellung und Unterhaltung der Wege, Wasserverhältnisse 2c. im Interesse und zum Schutze des öffentlichen Verkehrs einzugreifen, so ist prinzipiell anzunehmen, daß die Gesetzgebung ein Nebeneinanderbestehen der Befugnisse beider Instanzen sowohl während (§ 14 des Ent.-Ges.) wie nach Beendigung (§ 14 des Eisenb.-Ges.) des Enteignungsverfahrens zuläßt, ohne daß aber die Befugnisse beider Instanzen positiv genau gegeneinander abgegrenzt sind. Die Abgrenzung folgt vielmehr lediglich aus der wesentlich verschiedenen Aufgabe, welche beiden Instanzen obliegt.[240]) Aus dieser ergiebt sich für die Kompetenz der Bezirksregierungen (Bezirksausschüsse) und der Wege- bezw. Wasser-Polizeibehörden folgendes Resultat: 1. Die privaten Anlagen der Eisenbahnen (Anlagen von Privat-Wegen, Plätzen, Wasserläufen, Gräben 2c. sind lediglich der Kompetenz der Bezirksregierung 2c. unterworfen und unterliegen der Kompetenz der Wege- und Wasser-Polizeibehörden im Interesse des öffentlichen Verkehrs und in wege- bezw. wasserpolizeilicher Hinsicht nicht. Die Zuständigkeit dieser letzteren, in Betreff der privaten Anlagen beschränkt sich lediglich auf die Beseitigung von Gefahren — wie jedem Privateigenthümer gegenüber — unter den allgemeinen polizeilichen Gesichtspunkten.[241]) 2. In

---

[240]) Die Aufgabe der Bezirksregierung 2c. ist durch § 14 Ent.-Ges. bestimmt; die der Wege- und Wasser-Polizeibehörden durch die Kreisordnung v. 13. Dezbr. 1872, §§ 59—61. Zuständigkeits-Ges. v. 1. August 1883, §§ 55 ff., §§ 65 ff. — Irrig und ohne prinzipielle Scheidung: Endemann, Recht d. Eisenb. S. 313.

[241]) Erk. des Ob.-Verw.-Ger. vom 17. September 1879. Entsch. Bd. 5 S. 229 (235). (Ebenso in Betreff der Wasseranlagen vom 10. November 1880, eod. Bd. 7 S. 351.) — ferner 16. Juni 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 215. — 31. März 1883, eod. Bd. 3 S. 51. — 8. Mai 1884, eod. Bd. 3 S. 219.

Betreff der öffentlichen Anlagen (Wege-, Wasser- rc. Anlagen), soweit sie in das landespolizeilich genehmigte Bauprojekt ursprünglich fallen oder später einbezogen werden, entscheidet sowohl über die Herstellung wie Unterhaltung die Bezirksregierung (Bezirksausschuß rc.) bezw. der Minister der öffentlichen Arbeiten (§§ 150, 158 Zuständigkeits-Gesetz vom 1. August 1883). Auf diesem Gebiete liegt daher den Wege- und Wasser-Polizeibehörden nur ob, die Ausführung bezw. Erfüllung der durch die Landespolizeibehörden angeordneten Auflagen, insbesondere der Unterhaltungspflicht fortgesetzt zu beaufsichtigen und nöthigenfalls zu erzwingen. Nur soweit über die Unterhaltungspflicht seitens der Landespolizeibehörde eine Entscheidung nicht getroffen ist, erscheinen hier die Wege- bezw. Wasser-Polizeibehörden kompetent, diese Pflicht vorbehaltlich des Rechtsweges zu regeln. Es ist alsdann das Verhältniß so anzusehen, als habe die Landespolizeibehörde die Regelung der Unterhaltung den Wege- rc. Polizeibehörden stillschweigend nach den geltenden Normen überlassen wollen bezw. delegirt. Dagegen stehen letzteren in Betreff der nicht in das landespolizeilich genehmigte Projekt gehörigen öffentlichen Anlagen den Eisenbahnen gegenüber unbeschränkt alle diejenigen Kompetenzen zu, welche sie jedem dritten Privat-Eigenthümer oder Unternehmer gegenüber gesetzlich auszuüben befugt sind.[242]) 3. Die Frage, ob eine Anlage in das landespolizeiliche Projekt fällt oder einzubeziehen ist, und ob daher die Landespolizeibehörden oder die Wege- und Wasser- rc. Polizeibehörden zu Verfügungen über dieselbe zuständig sind, muß in Kollisions- und Streitfällen entweder durch Anrufung und Benehmen der Aufsichtsbehörden oder im Wege des Kompetenz-Konfliktes (§ 112 Land.-Verw.-Ges. vom 30. Juli 1883) zum Austrage gebracht werden.[243])

§ 24. Das gewöhnliche Enteignungsverfahren.

Nach dem im Artikel 9 der Verfassung ausgesprochenen Grundsatze kann die Enteignung nur gegen vorgängige, in dringenden

---

[242]) Entsch. d. O.-V.-G. Bd. 2 S. 245 f., Bd. 5 S. 229. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 276, 292, 406, Bd. 3 S. 15, 30, 209, 423. Erl. d. Min. für Hand. rc. 3. April 1862, II. 2818 u. 16. Mai 1878, V. 1677, sowie Erk. d. O.-V.-G. v. 1. Dezbr 1883 Bd. 3 S. 138 (144), 16. Juni 1880 Bd. 1 S. 215, — 4. Dezember 1878. Entsch. d. O.-V.-G. Bd. 4 S. 419. — 26. März 1887. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5 S. 267, 268. 25. Mai u. 29. Juni 1887 eod. Bd. 5 S. 368 u. 426.

[243]) Erk. d. O.-V.-G. v. 6. März 1878. Entsch. Bd. 3 S. 191 u. 5. März 1879. Eisenbahn-Ver.-Bl. 1879 S. 58. Eisenbahn-Arch. 1879 S. 128 Nr. 14. Vgl. noch Erl. des Min. f. Handel vom 18. Oktober 1874, II. 22441. V. 4109 und vom 7. Januar 1875, V. 17, A. 1, 9.

Fällen wenigstens vorläufig festzustellende Entschädigung nach Maßgabe des Gesetzes sich vollziehen.[1]) Die Königliche Verordnung, d. i. bei Eisenbahnen die Konzession bezw. das Fundationsgesetz, bezeichnet nur generell das Eisenbahn-Unternehmen, für dessen Ausführung das Enteignungsrecht verliehen wird.[2]) Es bedarf daher des Weiteren der speziellen Feststellung der planmäßig zur Ausführung des Unternehmens erforderlichen Grundstücke, ferner der Feststellung der den Expropriaten dafür zu gewährenden Entschädigungen und sodann der Ueberweisung der Enteignungsobjekte an den Eisenbahnunternehmer. Diese Aufgaben bilden den Zweck und Inhalt des Enteignungsverfahrens. Darnach zerfällt dasselbe in drei Hauptstadien: Feststellung des Planes, Feststellung der Entschädigung und Vollziehung der Enteignung (Besitzeinweisung).

Es findet aber eine noch weitere Gliederung des Verfahrens statt. Derselben liegt die Absicht zu Grunde, die Prüfung des Planes nach allgemeinen und landespolizeilichen Gesichtspunkten von der Prüfung nach Maßgabe der ins Einzelne gehenden, privaten Interessen zu trennen. Daraus ergiebt sich die Theilung der Planfeststellung in eine vorläufige und in eine definitive.[3]) Ebenso zerfällt die Entschädigungsfeststellung in zwei Abschnitte. Der Feststellung der Entschädigung im Rechtswege geht die Feststellung der Entschädigung im Verwaltungswege voran, und zwar aus zwiefachem Grunde: Einerseits soll diese gemäß Artikel 9 der Verfassung in dringlichen Fällen als „vorläufige Feststellung" zur Vollziehung der Enteignung genügen; andererseits aber auch in nicht dringlichen Fällen — insofern sich die Parteien dabei beruhigen — das Verfahren im Rechtswege gänzlich erübrigen.[4])

Sonach besteht das Enteignungsverfahren aus dem gewöhnlichen Verfahren und dem dringlichen Verfahren. Letzteres tritt auf Antrag des Unternehmers durch Anordnung der Enteignungsbehörde dann ein, wenn die Herstellung des Unternehmens besondere Beschleunigung erheischt, und findet daher bei Eisenbahnen in Rücksicht auf ihren wichtigen Verkehrszweck häufige Anwendung.

---

[1]) S. 324.

[2]) S. 331 und Anm. 39 daselbst.

[3]) S. 388 und S. 389 Löbell S. 98.

[4]) S. 396 und S. 403 Löbell S. 98.

Das gewöhnliche Enteignungsverfahren setzt sich nach Vorstehendem aus folgenden, zeitlich nach einander zu erledigenden Abschnitten zusammen:

1. Vorläufige Feststellung des Planes.
2. Definitive Feststellung des Planes.
3. Feststellung der Entschädigung im Verwaltungswege.
4. Feststellung der Entschädigung im Rechtswege.
5. Vollziehung der Enteignung (Besitzeinweisung).

Im gewöhnlichen Verfahren muß in der angegebenen Reihenfolge jeder dieser Abschnitte vollständig mit allen Rechtsmitteln und Fristen beendet sein, bevor der folgende beginnen darf.[5]) Wird die Dringlichkeit beschlossen, so geht nach Erledigung der drei ersten Abschnitte des Verfahrens und Zahlung bezw. Deposition der im Verwaltungswege festgestellten Entschädigung die Vollziehung der Enteignung (Besitzeinweisung) vor sich (Abschnitt 5), bevor die Feststellung der Entschädigung im Rechtswege (Abschnitt 4) stattgefunden hat, d. h. Abschnitt 5 folgt im Dringlichkeitsverfahren unmittelbar auf Abschnitt 3 und alsdann erst die Erledigung des Abschnitts 4. Hierin liegt gegenüber dem nicht dringlichen Verfahren

---

[5]) Es ist allseitig anerkannt, daß die Theilung des Enteignungsverfahrens in diese 5 hintereinander zu erledigenden Abschnitte zu sehr erheblichen Verzögerungen führt und dem Expropriaten die Möglichkeit giebt, zu Ungunsten öffentlicher Unternehmungen die Enteignung außerordentlich in die Länge zu ziehen, und daß auch das Dringlichkeitsverfahren — zumal dasselbe doch nur ein Ausnahmeverfahren darstellt — eine genügende Abhülfe gegen diesen Uebelstand nicht bietet. (Bering b. Gruchot Bd. 20 S. 665 f. u. Ent. R. S. 113 f. Eger, die Nothwendigkeit einer Revision des Pr. Ent.-Ges. S. 15—18. Löbell S. 98, 99. Seydel S. 10.) Die Regierung hatte im Anschluß an das frühere einfachere Verfahren (§ 11 Eisenb.-Ges.) die gleichzeitige Vornahme bezw. die Vereinigung der Plan- und Entschädigungsfeststellung vorgeschlagen. Das Abg.-Haus hielt jedoch im Interesse der Expropriaten eine Trennung und Nacheinanderfolge beider Feststellungen für erforderlich (Eger a. a. O. S. 29 f.). Die Vorschläge Egers a. a. O. knüpfen an die Regier.-Vorschläge an und befürworten de lege ferenda eine Verbindung der definitiven Planfeststellung und der Entschädigungsfeststellung im Verwaltungswege, zum Mindesten aber als Nothbehelf eine Ausdehnung des dringlichen Verfahrens auf alle Enteignungsfälle (s. a. a. O. S. 20, 26 f.), während Bering a. a. O. die Vereinigung der vorläufigen und definitiven Planfeststellung empfiehlt (s. dagegen Eger l. c. S. 23—26). Um dem vorhandenen Uebelstande thunlichst abzuhelfen, ist seitens der Ministerialinstanz darauf hingewiesen, daß besonders die Enteignungen für Eisenbahn-Unternehmungen fast ausnahmslos einer besonderen Beschleunigung (bei Ansetzung der Termine, Fällung der Entscheidungen ꝛc.) bedürfen, (Cirk.-Erl. des Min. für Handel vom 11. Februar 1876), die Ausfertigung und Absendung der Verfügungen und Entscheidungen ꝛc. in keiner Weise verzögert (Erl. des Min. f. H. vom 6. März 1877) und letztere nicht etwa ausnahmslos auf die periodischen Sitzungen verwiesen werden dürfen. (Erl. vom 10. März 1877. Vgl. auch Erl. vom 7. April 1886, E. V. Bl. S. 339.)

insofern eine Abkürzung, als nicht noch die Entschädigungsfeststellung im Rechtswege abgewartet zu werden braucht, bevor die Besitzeinweisung erfolgen darf.[6]) Die Darstellung des dringlichen Verfahrens bleibt dem folgenden Paragraphen vorbehalten. Hier gelangt vorerst das gewöhnliche Verfahren in den angegebenen fünf Abschnitten zur Erörterung.

1. Die vorläufige Feststellung des Plans.

Das Verfahren zur vorläufigen Feststellung des Planes hat den Zweck, zuvörderst im öffentlichen und landespolizeilichen Interesse eine Prüfung des Planes des in der Königl. Verordnung nur allgemein bezeichneten Unternehmens zu bewirken. Zu diesem Behufe hat der Unternehmer — nach erfolgter Konzessionirung — einen Plan[7]) aufzustellen, welcher von derjenigen Behörde zu prüfen und festzustellen ist, welche hierzu gesetzlich berufen ist. Diese Prüfung und Feststellung erfolgt in Betreff aller Eisenbahnunternehmungen auf Grund des § 4 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 und der bezüglichen Zusatzbestimmungen nach Maßgabe der speziellen Vorarbeiten durch den Minister der öffentlichen Arbeiten und ist bereits im Abschnitt III § 16 Ziff. IV S. 147—155 eingehend dargestellt.[8]) Dieselbe muß unbedingt der Ausführung eines jeden Eisenbahnunternehmens vorangehen, gleichviel ob demnächst die vollständige Durchführung des Enteignungsverfahrens nothwendig wird. Darin liegt der wesentliche Unterschied der vorläufigen von der definitiven Planfeststellung. Letztere ist nur auf Antrag des Unternehmers erforderlich

---

[6]) Eger a. a. O. S. 17.

[7]) § 15 Ent.-Ges.; für Eisenbahnen die in den sog. speziellen Vorarbeiten enthaltenen Pläne (s. oben S. 148—151).

[8]) S. 147, 148 Anm. 191. Vergl. insbesondere daselbst Cirk.-Erl. vom 18. Oktober 1874. Min.-Bl. d. i. V. S. 241 und 5. März 1875 eod. S. 90. Vgl. ferner die Erl. d. Min. für Handel vom 15. September 1874, II. 21454. — 16. September. 1874, II. 21019. — 4. April 1876, II. 5698, V. 3055. — 8. April 1875, II. 6623. Erk. d. O.-V.-G. vom 3. März 1883. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 22. Seydel S. 106. Löbell S. 101 Anm. 5. Ueber die Zuziehung des Eisenbahn-Commissariats (bei Privateisenbahnbauten) sowie der anderen betheiligten Staatsbehörden, Communalbehörden 2c. s. oben § 12 Anm. 36 S. 51 f. § 16 S. 152—155 (auch S. 109 Anm. 56) und die dort mitgetheilten Ministerialerlasse. Vgl. noch betreffs des Eisenbahn-Commissariats: Erl. vom 5. März 1875, V. 639; 3. Januar 1877, V. 11554; 7. November 1877, V. 9812 und der Bergbehörden: Erl. vom 2. Mai 1887. E.-V.-Bl. S. 271.

und erübrigt sich insoweit, als eine gütliche Einigung mit den Betheiligten erzielt werden kann.[9])

Eine Einigung zwischen den Betheiligten über den Gegenstand der Abtretung, soweit er nach dem Befinden der zuständigen Behörde zu dem Unternehmen erforderlich ist, kann aber — wie bereits an früherer Stelle des Näheren erörtert[10]) — zum Zwecke sowohl der Ueberlassung des Besitzes, als der sofortigen Abtretung des Eigenthums stattfinden. Es kann dabei die Entschädigung nachträglicher Feststellung vorbehalten werden,[10a]) welche alsdann nach dem unten S. 396 dargestellten Verfahren oder auch, je nach Verabredung der Betheiligten, sofort im Rechtswege erfolgt. Es kann ferner dabei behufs Regelung der Rechte Dritter die Durchführung des förmlichen Enteignungs-Verfahrens, nach Befinden ohne Berührung der Entschädigungsfrage, vorbehalten werden.

2. Die definitive Feststellung des Plans.[10b])

Insoweit eine gütliche Einigung nicht zu Stande kommt, erfolgt auf Antrag des Unternehmers[11]) das Verfahren behufs definitiver

---

[9]) S. 152 und Anm. 200. Löbell S. 100 Anm. 2. Seydel S. 104 Anm. 2. Erl. des Min. für Handel vom 15. November 1875, III. 20118 und 25. November 1875, II. 21579.

[10]) §§ 16, 17 Ent.-Ges. s. oben S. 293 ff. Dalcke S. 80—86. Löbell S. 103—108. Seydel 109—117. Bähr u. Langerhans 2. A. S. 58 f. — Ueber die Inanspruchnahme fiskalischer Grundstücke zu Eisenbahnzwecken s. Cirk.-Erl. vom 5. Dezember 1875, II. 21211; V. 11658 S. 153 Anm. 202.

[10a]) In diesem Falle braucht das Planfeststellungsverfahren nicht voranzugehen. Die Rechte Dritter sind durch § 14 Eisenb.-Ges. geschützt. (Erl. v. 29. Dezember 1877, II. 26139; V. 11423.)

[10b]) § 18 f. Ent.-Ges.

[11]) Also weder von Amtswegen, noch auf Antrag der übrigen Betheiligten. Jedoch steht es letzteren frei, gemäß § 14 Eisenb.-Ges. bezügliche Anträge an die Landespolizeibehörde zu richten. (Rek.-Besch. des Ministers der öffentl. Arb. vom 18. Juni 1879, II. 6478.) Seydel meint, daß die Frage, ob der Unternehmer unter Umständen zur Stellung dieses Antrages gezwungen werden kann, von den sonstigen bestehenden Bestimmungen abhänge, z. B. mittelbar durch Auflage von Sicherungseinrichtungen gemäß § 14 Ent.-Ges. bezw. Eisenb.-Ges. A. M. scheint zutreffend das Reichsger., welches für den analogen Fall der Entschädigungsfeststellung dem Expropriaten das Recht giebt, vom Unternehmer die Stellung des Antrages zu verlangen, wenn dies in seinem Interesse liegt (Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 171). Auch ist in einem neueren Erl. des Min. der öffentl. Arb. vom 14. April 1882, II. 3720, IV. 1160 hervorgehoben, daß die Einigung zwischen Unternehmer und Expropriaten das Enteignungsverfahren betr. der Nebenberechtigten nicht ausschließe, weil deren Rechte nicht berührt werden dürfen (s. noch Löbell S. 128). Der Antrag kann jederzeit, also auch noch nach Beginn der Bauausführung, gestellt werden (Rek.-Besch. vom 9. Februar 1881, 5. Juni und 15. Dezember 1882). Gegen die Ablehnung des Antrags ist Beschwerde an den Min. der öffentl. Arb. zulässig (Erl. des Min. für Handel vom 10. Juni 1877 und Rek.-Besch. des Min. der öffentl. Arb. vom 17. Juli 1885, II. 11601, IV. 1348).

Feststellung des Planes. Dieses Verfahren verfolgt das Ziel, auf Grundlage des vorläufig festgestellten Planes die privaten Interessen der einzelnen Betheiligten, namentlich der Adjacenten, aber auch der Gemeinden, Korporationen rc. zu prüfen, über ihre Einwendungen zu verhandeln und zu entscheiden und hiernach den Plan in seinen einzelnen Theilen endgültig zur Feststellung zu bringen.[12]) Zu diesem Behufe hat der Unternehmer der zuständigen Enteignungsbehörde[13]) für jeden Gemeinde- oder Gutsbezirk einen Auszug aus dem vorläufig festgestellten Plane nebst Beilagen vorzulegen,[14]) welche die zu enteignenden Grundstücke nach ihrer grundbuchmäßigen, katastermäßigen oder sonst üblichen Bezeichnung und Größe, deren Eigenthümer nach Namen und Wohnort, ferner die für die benachbarten Grundstücke oder im öffentlichen Interesse zur Sicherung gegen Gefahren und Nachtheile nothwendigen Anlagen an Wegen, Ueberfahrten, Triften, Einfriedigungen, Bewässerungs- und Vorfluthsanstalten u. s. w.,[15]) sowie, wo nur eine Belastung von Grundeigenthum in Frage steht, die Art und den Umfang dieser Belastung enthalten müssen.

Der Plan nebst Beilagen sind in dem betreffenden Gemeinde- oder Gutsbezirke während vierzehn Tagen zu jedermanns Einsicht offen zu legen, und zwar so, daß die Betheiligten vollständig zu übersehen in der Lage sind, welche Grundstücke in Anspruch genommen werden und in welchem Umfange das Unternehmen Veränderungen in den

---

[12]) Eger a. a. O. S. 22. Daß erst damit das eigentliche Enteignungsverfahren seinen Anfang nimmt (Ob.-Trib. 16. Februar 1877. Striethh. Bd. 97 S. 158. Löbell S. 100), ist unrichtig. Dasselbe beginnt mit § 15. (S. 388.) Seydel S. 104.

[13]) d. i. die Bezirksregierung, im Gebiete des Zuständ.-Ges. vom 1. August 1883 (§ 150) der Regier.-Präsident, für den Stadtkreis Berlin der Polizeipräsident (§ 42 Land.-Verw.-Ges. vom 30. Juli 1883).

[14]) Für Eisenbahnen bilden (s. Anm. 7) die bezüglichen Abschnitte der Pläne aus den speziellen Vorarbeiten die Grundlage für das Verfahren (S. 149 f, und Anm. 192 f. daselbst), die Beschränkung auf die einzelnen Gemeinde- und Gutsbezirke befördert die Uebersichtlichkeit. Auch reichen die Privatinteressen in der Regel nicht über diese Grenze hinaus. Zu den Beilagen gehört ein Verzeichniß der zu enteignenden Grundstücke sowie deren Eigenthümer nach Namen und Wohnort. Sind diese nicht bekannt, so hat sie der Unternehmer vorher zu ermitteln. (Erl. d. Min. der öffentl. Arb. vom 27. Mai 1881.) Indeß ist die Einleitung der Expropriation des ideellen Antheils eines bekannten Eigenthümers nicht deshalb abzuweisen, weil die Eigenthümer der übrigen Antheile unbekannt sind (Erl. vom 5. August 1878, II. 13878, V. 6906). Bei unbekanntem Wohnort finden die §§ 82, 89, 90 Vorm.-Ordn. vom 5. Juli 1875, betr. Bestellung eines Vormundes bezw. Pflegers, Anwendung.

[15]) § 14 Ent.-Ges.; und zwar alle projektirten Anlagen, so daß der Interessent und Taxator die Lage vollständig zu übersehen vermag (Reichsger. vom 5. November 1881. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 145. — 20. April 1882, eod. S. 265. — 31. März 1883, eod. Bd. 3 S. 62).

bestehenden Verhältnissen zur Folge hat.[16]) Die Zeit der Offenlegung ist ortsüblich bekannt zu machen.[17]) Während dieser Zeit[18]) kann jeder Betheiligte d. h. der Expropriat, der dinglich Berechtigte wie jeder an der Einrichtung von Sicherungsanlagen oder sonst Interessirte[19]) im Umfange seines Interesses Einwendungen gegen den Plan erheben. Auch der Vorstand des Gemeinde- oder Gutsbezirks hat das Recht, Einwendungen zu erheben, welche sich auf die Richtung des Unternehmens oder auf Sicherungsanlagen beziehen.[20]) Die Einwendungen dürfen sich aber nur gegen den offen gelegten Plan, nicht gegen das Eisenbahnunternehmen selbst bezw. die Königliche Verordnung richten. Ebenso sind Einwendungen, welche die Entschädigungsfrage betreffen, in diesem Verfahren nicht statthaft.[20a]) Die Enteignungsbehörde[21]) hat diejenige Stelle zu bezeichnen, bei welcher solche Einwendungen schriftlich einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben sind.[22])

Nach Ablauf der 14 tägigen Frist werden die Einwendungen gegen den Plan in einem nöthigenfalls an Ort und Stelle abzuhaltenden Termin vor einem[23]) von der Enteignungsbehörde[24]) zu ernennenden Kommissar[25]) erörtert.[26]) Zu dem Termin werden die Unternehmer,

---

[16]) § 19 Abs. 1 Ent.-Ges. Darauf haben die Enteignungsbehörden vor der Beschlußfassung von Amtswegen zu achten (Rek.-Besch. des Min. für Hand. vom 20. März 1878).

[17]) § 19 Abs. 2 Ent.-Ges.

[18]) Die Frist ist eine Ausschlußfrist. Einwendungen, die nicht innerhalb derselben an der richtigen Stelle angebracht sind, sind daher nicht zu berücksichtigen (Rek.-Besch. des Min. der öffentl. Arb. vom 16. Juni 1881 und 19. November 1882 und Seydel S. 124. A. M. Löbell S. 112 und Bering S. 112); auch nicht in der Rekursinstanz (Rek.-Besch. vom 19. Dezember 1881).

[19]) § 19 Abs. 3 Ent.-Ges. Eger Ent.-Ges. Bd. 1 S. 68. Löbell S. 111. Seydel S. 123. Rek.-Besch. des Min. der öffentl. Arb. vom 17. Februar 1883. Bähr und Langerhans S. 64, aber nicht der Unternehmer (A. M. Bering S. 113).

[20]) also nur in diesen beiden Beziehungen sind den Gemeinde- rc. Vorständen Einwendungen gestattet.

[20a]) Dalcke S. 89. Grünhut S. 213. Löbell S. 111. Seydel S. 123.

[21]) s. Anm. 13 S. 390.

[22]) § 19 Abs. 4 und zwar gleichzeitig mit der Zeit der Offenlegung (Anm. 17).

[23]) § 20 Abs. 1 Ent.-Ges., mehrere sind nicht statthaft.

[24]) s. Anm. 13 S. 390.

[25]) bei Staatseisenbahnen in der Regel der Landrath (nicht der Amtsvorsteher). Cirk.-Erl. des Min. d. J. u. f. H. vom 16. Januar 1875. Die Auslagen für den Kommissar hat nicht die Enteignungsbehörde, sondern der Unternehmer zu tragen. (Erl. des Min. der öffentl. Arb. vom 15. März 1882, II (b) 2607.)

[26]) Hierüber ist ein Protokoll aufzunehmen, welches die Erklärungen der Parteien enthält und von denselben und vom Kommissar zu vollziehen ist.

die Reklamanten[27]) und die durch die Reklamationen betroffenen Grundbesitzer,[28]) sowie der Vorstand des Gemeinde- oder Gutsbezirks[29]) und das Königliche Eisenbahn-Kommissariat[30]) vorgeladen[31]) und mit ihrer Erklärung gehört.[32]) Dem Kommissar bleibt es überlassen, Sachverständige,[33]) deren Gutachten erforderlich ist, zuzuziehen. Die Verhandlungen haben sich nicht auf die Entschädigungsfrage zu erstrecken.[34])

Der Kommissar hat nach Beendigung der Verhandlungen letztere der zuständigen Spruchbehörde[35]) vorzulegen, welche prüft, ob die vorgeschriebenen Förmlichkeiten[36]) beobachtet sind, mittelst motivirten Beschlusses[37]) über die erhobenen Einwendungen[38]) entscheidet und danach

---

[27]) § 20 Abs. 2 Ent.-Ges. d. h. diejenigen, welche rechtzeitig Einwendungen gegen den Plan erhoben haben. Andere können aus der unterbliebenen Vorladung Ansprüche auf nachträgliche Berücksichtigung nicht herleiten, sondern sind späterhin nur zu Anträgen aus § 14 Eisenb.-Ges. berechtigt. (Seydel S. 123. Rek.-Besch. vom 9. Dezember 1882. A. M. Löbell S. 113.)

[28]) z. B. solche, die sich bei dem vorläufig festgestellten Plane beruhigt hatten, aber nachträglich durch die Reklamationen Dritter berührt werden, oder auch solche, die bisher überhaupt nicht berührt waren und durch derartige Reklamationen in den Kreis der Interessenten hineingezogen werden. (Bähr und Langerhans S. 65. Seydel S. 126. Löbell S. 113.)

[29]) auch wenn derselbe Einwendungen nicht erhoben hat. Es bedarf alsdann nicht förmlicher Ladungen, sondern es genügt eine Benachrichtigung über den Termin. (Erl. vom 15. April 1875, V. 7201/74.)

[30]) s. S. 51 Anm. 36 und den dort alleg. Cirk.-Erl. des Min. des Inn. u. für Handel vom 7. November 1877. E.-V.-Bl. 1878 S. 11.

[31]) § 39 Ent.-Ges.

[32]) Auch bei Abwesenheit der Interessenten wird über ihre Einwendungen — mangels einer entgegenstehenden Vorschrift — verhandelt.

[33]) Die Zuziehung ist fakultativ; die Qualifikation richtet sich nach § 27 Abs. 2 Ent.-Ges.

[34]) § 20 Abs. 3 Ent.-Ges. s. Anm. 5 S. 387. Die Planfeststellung ist damit scharf von der Entschädigungsfeststellung getrennt (im strikten Gegensatz zu dem früheren Verfahren). Auch Anträge auf Uebernahme von Restgrundstücken im Sinne des § 9 Ent.-Ges. (s. S. 356) gehören sonach nicht hierher (Rek.-Besch. vom 1. August 1883.) Unzutreffend erscheint der Erl. des Min. der öffentl. Arb. vom 13. Februar 1880, IV. 499, welcher es unentschieden läßt, ob die Entscheidungen aus § 21 und § 29 des Ges. vereinigt werden dürfen. Denn die Vereinigung ist prinzipiell unzulässig.

[35]) § 21 Abs. 1 Ent.-Ges. d. i. Bezirksregierung, im Gebiete des Zust.-Ges. dem Bezirksausschuß, im Stadtkreis Berlin der 1. Abth. des Polizei-Präs.

[36]) sc. der §§ 18—20 Ent.-Ges. Dazu gehört auch die Prüfung, ob das Enteignungsrecht verliehen und rite bekannt gemacht ist.

[37]) und zwar auch dann, wenn Einwendungen nicht erhoben oder die erhobenen zurückgenommen sind, da es ohne derartige Feststellung an einer Abtretungspflicht, also an der nothwendigen Voraussetzung des Antrags auf Festsetzung der Entschädigung und der hierauf zu treffenden Entscheidung fehlen würde. (Besch. d. Min. d. Hand. vom 31. März 1877, II. 6163. Bering S. 113.) Die Beschlußfassung über den erörterten Plan darf von der Enteignungsbehörde nicht ohne Weiteres abgelehnt werden, auch wenn das Ent.-Recht nicht in gesetzlicher Form verliehen ist. Die Ablehnung des Antrages (§ 18) muß vielmehr mittelst motivirten

1) den Gegenstand[39]) der Enteignung, die Größe und die Grenzen des abzutretenden Grundbesitzes, die Art und den Umfang der aufzulegenden Beschränkungen, sowie auch die Zeit,[40]) innerhalb deren längstens vom Enteignungsrechte Gebrauch zu machen ist,[41]) soweit die Konzessionsurkunde 2c. über diese Punkte keine Bestimmungen enthält; 2) die Anlagen,[42]) zu deren Errichtung wie Unterhaltung der

---

Beschlusses erfolgen s. Anm. 11. (Rek.-Besch. vom 17. Juli 1885, II. 11601, IV. 1348.) Eine nachträgliche Abänderung des Beschlusses ist nicht angängig, sondern nur der Rekursweg zulässig; wohl aber die Korrektur faktischer Irrthümer durch Deklaration (Besch. des Min. der öffentl. Arb. vom 19. Oktober 1878, II. 17123, V. 6495 und 15. Mai 1879).

[38]) und zwar ausnahmslos über sämmtliche, auch die des Unternehmers (Bering S. 113). Es darf nicht etwa über jede einzelne Einwendung durch besonderen Beschluß entschieden werden. (Erl. des Min. der öffentl. Arb. v. 6. Febr. 1883, II b (a) 1661, IV. 314.)

[39]) § 21 Abs. 1 Ziff. 1 Ent.-Ges.: alle Grundstücke, an welchen mit den Zwecken des Unternehmens unverträgliche Rechte bestehen (Rek.-Besch. des Min. f. Hand. vom 30. Oktober 1877); einschließlich der dauernden Beschränkungen (Rek.-Besch. dess. Min. vom 6. November 1875, V. 9713 und 20. Dezember 1877). Nachträgliche Beschränkung des Gegenstandes ist ein theilweises Nichtgebrauchmachen (§ 42 Ent.-Ges.). Ausdehnung über den festgesetzten Umfang erfordert ein neues Planfeststellungsverfahren (Löbell S. 115 Anm. 8. Bering b. Gruchot Bd. 20 S. 678). S. über einseitiges und eigenmächtiges Eingreifen des Unternehmers in das Eigenthum Dritter: unten S. 409 u. Anm. 120. Grenzregulirungsklage: Ob.-Trib.-Entsch. Bd. 68 S. 289. Besitzstörungsklage: Striethh. Bd. 92 S. 205. Irrthümliche Verwendung: Entsch. Bd. 75 S. 154.

[40]) jedoch nur in dem Sinne, daß dadurch Verzögerungen vermieden und nach Fristablauf ein neues Planfeststellungsverfahren erforderlich sein soll. Ueber die Dauer des konzessionsmäßig verliehenen Enteignungsrechts wird hier nicht entschieden. (So ist auch nur die Entsch. d. Reichsger. vom 18. August 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 329 zu verstehen.) Auch ist in der Festsetzung dieser Frist eine Beschränkung des Unternehmers gegenüber der konzessionsmäßigen Vollendungsfrist nicht zu finden, weil die Konz.-Urk. nur für die betriebsfähige Herstellung der Bahn eine Frist setzt, während die Absicht, das Ent.-Recht zeitlich zu begrenzen, darin nicht liegt. (Rek.-Besch. des Min. für Handel vom 4. November 1875, II. 19845 und 12. September 1876, II. 16695.) Macht der Unternehmer von dem Ent.-Recht überhaupt keinen Gebrauch, so findet § 42 Ent.-Ges. Anwendung. Die Beschlußbehörde erscheint auch zuständig, die Frist auf Antrag des Unternehmers zu verlängern — unter Benachrichtigung des Expropriaten (Erl. vom 27. August 1878, V. 5426).

[41]) d. h. der Antrag auf Entschädigungsfeststellung (S. 397) zu stellen ist; nicht der Antrag auf Besitzeinweisung. (Erl. des Min. f. Hand. vom 12. Septbr. 1876, II, 16695. B. I. 38, 1.)

[42]) § 21 Abs. 1 Ziff. 2 Ent.-Ges.; u. zwar nicht bloß generell, sondern speziell und im Einzelnen bestimmt, ohne daß jedoch die vorgängige Aufstellung spezieller Projekte erforderlich; auch ist auszusprechen, ob im öffentlichen oder im privaten Interesse; ferner die Enteignung des hierzu erforderlichen Terrains, welche aber zur Vermeidung von Verzögerungen event. einem besonderen Verfahren vorbehalten werden kann. Rek.-Besch. des Min. der öffentl. Arb. vom 21. Juni 1883, II b (a) 8851, IV. 1691 und 16. März 1884, II b (a) 767, IV. 107.

Unternehmer verpflichtet ist (§ 14), feststellt.[42a]) Die Enteignungsbehörde ist jedoch nicht befugt, durch diese Feststellung in das dem Minister der öffentlichen Arbeiten durch § 4 des Eisenbahngesetzes vorbehaltene Recht einzugreifen. Vielmehr bleibt in allen denjenigen Fällen, in welchen durch die Feststellung nach irgend einer Richtung hin eine die Bahnlinie selbst oder die baulichen und künftigen Betriebsverhältnisse der Bahn betreffende Aenderung des vom Minister — wenn auch nur vorläufig — festgestellten Bauprojekts herbeigeführt werden soll, die Genehmigung des Ministers zu den betreffenden Aenderungen vorbehalten.[43])

Die Entscheidung[44]) wird dem Unternehmer, den Reklamanten und sonstigen Personen, welche an der Streiterörterung Theil genommen, sowie dem Vorstande des Gemeinde- oder Gutsbezirks zugestellt.[45]) Gegen die Entscheidung der Spruchbehörde steht den Betheiligten der Rekurs an den Minister der öffentlichen Arbeiten offen, im Geltungsbereiche des Zuständigkeits-Gesetzes vom 1. August 1883 die Beschwerde an denselben (§ 150 a. a. O.).[46]) Der Rekurs muß

[42a]) Diese Feststellung bezw. Entscheidung wird vom Reichsgericht für den eigentlichen Zeitpunkt der Enteignung und daher als maßgebend für die Werthermittelung erachtet. (Erk. v. 21. September 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 337. Vgl. auch Ob.-Trib. Strieth. Bd. 97 S. 158. Bd. 99 S. 227.) Dies ist jedoch unzutreffend. Maßgebend für die Perfektion der Enteignung bezw. die Werthfeststellung ist erst der Entschädigungsfeststellungsbeschluß (§ 29 Ent.-Ges. s. hierüber Eger, Ent.-Ges., Bd. 1 S. 162 ff. und oben § 23 S. 349).

[43]) Cirk.-Erl. des Min. f. Hand. vom 5. März 1875. Min.-Bl. d. i. V. S. 90. Ohne diese Genehmigung dürfen daher Durchlässe, Brücken, Uebergänge ꝛc. nicht angeordnet werden. (Erl. vom 4. August 1877 und 10. August 1883. Vgl. auch Erl. v. 8. April 1875, II. 6623.) Bei Privatbahnen ist überdies noch eine vorgängige Aeußerung des Eisenb.-Kommissariats erforderlich. (Erl. v. 3. Jan. 1877.)

[44]) § 21 Abs. 2 Ent.-Ges. und zwar ohne Kopie des Planes (Erl. v. 24. Juni 1876, II. 10660, V. 5599 u. Ref.-Besch. v. 5. April 1883.).

[45]) § 39 Ent.-Ges.; den Privatbahn-Gesellschaften durch Vermittelung des Eisenbahn-Kommissariats. (Cirk.-Erl. vom 7. November 1877. E.-V.-Bl. 1878, S. 11.)

[46]) § 22 Abs. 1 Ent.-Ges. Vgl. auch § 157 Ges. vom 1. August 1883; und zwar nur im Verwaltungswege. Wie die Frage nach der Nothwendigkeit der Expropriation und dem Gegenstande derselben der richterlichen Kognition entzogen ist, so ist auch der Akt, durch welchen die Enteignung selbst ausgesprochen wird und sich demnächst in wirksamer Weise vollzieht, sowie die Legalität des dabei beobachteten Verfahrens der Verwaltung und ihren Organen ausschließlich zugewiesen, das Gericht also hierzu nicht kompetent und gegen die bezüglichen Entscheidungen der Verwaltungsbehörden nur der Rekurs an die Ministerial-Instanz zulässig. (Erk. des Ob.-Trib. Entsch. Bd. 59 S. 325. Strieth. Bd. 75 S. 130, Bd. 81 S. 224, Bd. 98 S. 129. Erk. des Ger.-H. z. Entsch. des Komp.-Konfl. J.-M.-Bl. 1858, S. 387. — 1866 S. 105.) S. des Näheren über den Ausschluß des Rechtsweges oben § 23 S. 373 und Reichsger. vom 1. November 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 389. — 3. März 1883 eod. Bd. 3 S. 22. Es ist Sache

bei Verlust desselben innerhalb 10 Tagen nach Zustellung des Beschlusses bei der Spruchbehörde eingelegt und gerechtfertigt werden.[47]) Diese Frist ist für die Beschwerde im Geltungsbereiche des Zuständigkeitsgesetzes auf die Dauer von zwei Wochen erhöht (§ 150 l. c.) und beginnt mit der Zustellung. Für die Berechnung der Frist ist die Civ.-Proz.-Ordn. maßgebend.[47a]) Das Rechtsmittel der Beschwerde ist bei dem Bezirksausschuß[48]) als derjenigen Behörde, gegen deren Beschluß sie gerichtet ist, anzubringen. Der Vorsitzende prüft, ob das Rechtsmittel rechtzeitig angebracht ist. Ist die Frist versäumt, so weist derselbe das Rechtsmittel ohne Weiteres durch einen mit Gründen versehenen Bescheid zurück. In diesem Bescheide ist dem Beschwerdeführer zu eröffnen, daß ihm innerhalb zwei Wochen die Beschwerde an den Minister der öffentlichen Arbeiten zustehe, widrigenfalls es bei dem Bescheide verbleibe.[49]) Ist die Frist gewahrt, so erfolgt die Mittheilung der Rekursschrift mit ihren Anlagen an den Gegner zur Beantwortung innerhalb einer Frist von sieben bis vierzehn Tagen;[50]) im Geltungsbereiche des Zuständigkeitsgesetzes binnen zwei Wochen, auch kann sich hier die Gegenpartei dem Rechtsmittel anschließen, selbst wenn die Frist zur Einlegung verstrichen ist.[51]) Nach Eingang der Beantwortung oder nach Ablauf der Frist werden die Akten mittelst

---

der Enteignungsbehörden, diese Punkte zu prüfen. Ein Planfeststellungsbeschluß ist ungültig, wenn die Konzession fehlt, und zwar auch Mangels eines Widerspruchs der Betheiligten. (Rek.-Besch. vom 11. Mai 1875, V. 4549.) Vgl. noch Ob.-Trib. Strieth. Bd. 75 S. 130, Bd. 81 S. 224. „Betheiligte" sind nur die an dem Verfahren erster Instanz durch Erhebung von Einwendungen Betheiligten. (Bähr und Langerhans S. 66. Löbell S. 116, 117.) Eine besondere Form ist weder für den Rekurs, noch die Beschwerde vorgeschrieben; sie kann schriftlich oder mündlich (zu Protokoll) angebracht sein.

[47]) § 22 Abs. 2 Ent.-Ges.; seitens der Eisenbahn-Gesellschaften durch Vermittlung des Eisenbahn-Kommissariats. (Cirk.-Erl. vom 7. November 1877. E.-V.-Bl. 1878 S. 11.)

[47a]) §§ 199, 200 Civ.-Proz.-Ord. § 52 Ges. über die allgem. Land.-Verw. vom 30. Juli 1883. Bei unverschuldeter Fristversäumniß kann der Minister der öffentl. Arb. Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gewähren (§ 52 Abs. 2 l. c.).

[48]) im Stadtkreis Berlin: 1. Abth. des Poliz.-Präs. Die Frist gilt aber auch als gewahrt, wenn die Beschwerde rechtzeitig beim Minister angebracht ist. (Rek.-Besch. vom 13. August 1878, II. 14654.)

[49]) § 122 Ges. über die allgem. Land.-Verw. vom 30. Juli 1883.

[50]) § 22 Abs. 2 Ent.-Ges.

[51]) § 122 Ges. über die allgem. Land.-Verw. vom 30. Juli 1883. Durch Erl. vom 29. April 1878 E.-V.-Bl. S. 159 ist den Behörden erster Instanz empfohlen, die Betheiligten bei Eröffnung der Verfügungen und Beschlüsse über die Rechtsmittel-Fristen, die Folgen der Versäumniß derselben, sowie über diejenige Stelle, bei welcher die Rekurse (bezw. Beschwerden) schriftlich einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben sind, zu belehren.

Berichts an den Minister der öffentlichen Arbeiten zur Entscheidung eingesandt. Der Planfeststellungsbeschluß erlangt die Rechtskraft und das Verfahren zur definitiven Feststellung des Planes seine Beendigung, wenn die Frist zur Einlegung des Rekurses oder der Beschwerde abgelaufen, ohne daß das Rechtsmittel angebracht worden ist oder wenn auf dasselbe die Entscheidung des Ministers ergangen ist.[52]) Mit der Rechtskraft ist die Spruchbehörde erforderlichenfalls berechtigt wie verpflichtet, den Beschluß gegen die sich etwa der Ausführung widersetzenden Betheiligten zwangsweise zur Durchführung zu bringen. Die Vollstreckung erfolgt alsdann im Wege des Verwaltungszwangsverfahrens nach Maßgabe der Bestimmungen im § 60 des Gesetzes über die allgem. Landesverwaltung vom 30. Juli 1883.

3. Die Feststellung der Entschädigung im Verwaltungswege.

Das Verfahren zur Feststellung der Entschädigung im Verwaltungswege bezweckt, auf Grundlage des definitiv festgestellten Planes die einem jeden Expropriaten gebührende Entschädigung verwaltungsseitig — vorbehaltlich des Rechtsweges — festzustellen. Hiernach zerfällt das Entschädigungsfeststellungs-Verfahren in ein administratives zur Feststellung der Entschädigung im Verwaltungswege, und in ein gerichtliches zur eventuell endgültigen Feststellung der Entschädigung im Rechtswege. Durch ersteres soll einerseits den Betheiligten Gelegenheit geboten werden, die Kostspieligkeit und Langwierigkeit des gerichtlichen Verfahrens zu vermeiden.[52a]) Andererseits

[52]) Mit der Rechtskraft ist selbst eine Anfechtung bei Verletzung wesentlicher Gesetzesvorschriften nicht mehr angängig. Auch der Einwand, daß das Ent.-R. auf das betreffende Grundstück nicht Anwendung finde, ist nicht mehr zulässig. (Rek.-Besch. des Min. der öffentl. Arb. vom 23. Dezember 1881, II b 17038, IV. 4793. — Vgl. auch Erl. des Hand.-Min. vom 10. Juni 1876, II. 9602.) Freilich bleiben die Landespolizeibehörden auf Grund des § 14 Eisenb.-Ges. auch weiterhin zu den dort vorgesehenen Verfügungen und demgemäß auch zu bezüglichen Aenderungen der Planfeststellungsbeschlüsse befugt. (Vgl. Ob.-Trib. 25. Jan. 1867. Strieth. Bd. 67 S. 66. Reichsger. vom 24. Jan. 1881. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 371.) Dagegen sind seitens der Enteignungsbehörden Abänderungen der Planfeststellungsbeschlüsse nur bei vollständiger Wiederaufnahme und erneuter Durchführung des Enteignungsverfahrens angängig (s. § 24 S. 393). Ueber die Ausfertigung der Ministerial-Entscheidung: Erl. vom 6. Februar 1876, II. 1733, V. 711. Erkennt der Unternehmer die Beschwerdepunkte ganz oder theilweise als berechtigt an, so kann mit dieser Maßgabe die Bestätigung des Beschlusses seitens der Ministerial-Instanz erfolgen. (Rek.-Besch. vom 22. Februar 1876, V. 1402.)

[52a]) Reichsger. 15. Jan. 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 87. Aus diesem Grunde kann die administr. Entschädigungsfeststellung auch dann verlangt

involvirt diese administrative Feststellung die auch in dringlichen Fällen verfassungsmäßig[53]) erforderliche vorläufige Feststellung der Entschädigung (s. § 25 S. 414).

Das Verfahren zur Feststellung der Entschädigung im Verwaltungswege muß der Enteignung stets vorangehen.[54]) Zu diesem Behufe ist der Antrag[55]) auf Feststellung der Entschädigung von dem Unternehmer[56]) schriftlich bei der Enteignungsbehörde[57]) einzubringen.[58]) Der Antrag muß das zu enteignende Grundstück, dessen Eigenthümer, sowie, wo nur eine Belastung in Frage steht, die Art und den Umfang derselben genau bezeichnen.[59]) Dem Antrage ist zum Nachweis der

---

werden, wenn die Uebergabe des Grundstücks bereits erfolgt ist. (A. M. Ob.-Trib. 28. September 1874. Strieth. Bd. 92 S. 284.)

[53]) Art. 9 Verfass.-Urk. s. S. 324.

[54]) Der Expropriat braucht sich jedoch daran nicht zu betheiligen, sondern kann demnächst ohne Weiteres den Rechtsweg beschreiten. Strieth. Bd. 82 S. 110, Bd. 52 S. 255, jedoch nicht früher, als bis das Verwaltungsverfahren (§ 29) beendet ist, auch nicht, wenn die Klage nur allgemein auf Anerkennung der Entschädigungspflicht — vorbehaltlich der Feststellung des Betrages — gerichtet ist. (Reichsger. 4. März 1885. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 255.) Die Verwaltungsentscheidung (§ 29 Ent.-Ges.) wird rechtskräftig, wenn der Rechtsweg nicht fristzeitig (§ 30 l. c.) beschritten ist.

[55]) § 24 Abs. 1 Ent.-Ges. Von Amtswegen findet dieses Verfahren mithin nicht statt und nur auf Grund des definitiv festgestellten Planes (Anm. 37). Erl. des Min. der öffentl. Arb. vom 18. Juni 1879, II. 6478.

[56]) d. h. von derjenigen Eisenbahnverwaltung, für welche die definitive Feststellung des Planes erfolgt ist (s. S. 390), also z. B. nicht von anschließenden Eisenbahnen (Ref.-Besch. vom 10. Juni 1877.). Der Expropriat kann zwar den Antrag nicht stellen, aber, soweit dies sein Interesse erfordert, die Einbringung des Antrags vom Unternehmer verlangen (s. Anm. 11 S. 389 und Reichsger. vom 15. Jan. 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1. S. 87).

[57]) d. i. die Bezirksregierung, bezw. im Gebiete des Zuständ.-Gesetzes vom 1. August 1883 Regierungs-Präsident — für Berlin: Polizei-Präsident (Anm. 13 S. 390). Im Weigerungsfall steht Beschwerde an den Min. der öffentl. Arb. offen. (s. oben S. 389 Anm. 11.)

[58]) und zwar in der im Planfeststellungsbeschlusse für die Ausübung des Enteignungsrechts vorgesehenen Frist (S. 390), bei deren Ueberschreitung die nochmalige Planfeststellung vorangehen muß (Anm. 40). Für die Frage, ob der Unternehmer zur Einbringung des Antrages gezwungen werden kann, gilt das Anm. 11 S. 389 Gesagte. Vgl. hierzu noch das Erk. des Reichsger. vom 15. Januar 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 87 und Löbell S. 128 Anm. l. c. Seydel S. 154.

[59]) § 24 Abs. 2 Ent.-Ges. d. h. der Unternehmer ist verpflichtet, beides, — den Eigenthümer und die Realberechtigten — durch Vorlage der bezüglichen Urkunden der Enteignungsbehörde nachzuweisen. Diese aber hat nach der Absicht des Gesetzes die korrelate Pflicht, auf Grund dieser Unterlagen und in anderer geeigneten Weise die Richtigkeit der Angaben des Unternehmers zu prüfen. (Löbell S. 129, 130. Seydel S. 155, 156. Dalcke S. 101. Ob.-Trib. Strieth. Bd. 75 S. 130.) Das Verfahren richtet sich auch gegen die Ehefrau, wenn bei ehelicher Gütergemeinschaft die Eheleute eingetragene Eigenthümer sind (Johow, Entsch. des grß. App.-Ger. Bd. 4 S. 104.) Darüber, wie bei gänzlichem Unbekanntsein des Eigenthümers zu verfahren s. oben S. 390 Anm. 14.

Rechte an dem Grundstück ein beglaubigter Auszug aus dem Grundbuche (Hypothekenbuch, Währschaftsbuch, Stockbuch), wo aber ein solches nicht vorhanden ist oder nicht ausreicht, eine Bescheinigung des Ortsvorstandes oder der sonst zur Ausstellung solcher Bescheinigungen berufenen Behörde über den Eigenthumsbesitz und die bekannten Realrechte beizufügen. Diese Urkunden[60]) haben die betreffenden Behörden dem Unternehmer auf Grund des Planfeststellungsbeschlusses oder einer sonstigen Bescheinigung[61]) der Enteignungsbehörde[61a]) gegen Erstattung der Kopialien[62]) zu ertheilen, auch demselben Einsicht des Grundbuchs u. s. w. zu gestatten.[63]) Gleichzeitig mit Ertheilung des Auszugs hat die Grundbuchbehörde, soweit die betreffenden Grundbücher dazu geeignet sind, und zwar ohne weiteren Antrag, eine Vormerkung[64]) über das eingeleitete Enteignungsverfahren im Grundbuche einzutragen, deren Löschung mit vollzogener Enteignung oder auf besonderes Ersuchen der Enteignungsbehörde erfolgt.[65]) Auch hat die Grundbuchbehörde während der Dauer des Enteignungsverfahrens von jeder an dem Grundstücke eintretenden Rechtsveränderung, welche für die Vertretung des Grundstücks oder die Auszahlung der Entschädigung von

---

[60]) § 24 Abs. 3 Ent.-Ges. Für die Form derselben ist § 35 Gr.-B.-O. maßgebend.

[61]) sc. im Falle der freiwilligen Abtretung (§ 16), wenn nur die Entschädigung nachträglicher Feststellung im Enteig.-Verfahren vorbehalten ist. (s. S. 293 f., 303, 389.)

[61a]) s. Anm. 13 S. 390.

[62]) Die Erstattung fällt fort, wenn Staatsbehörden dem Eisenbahnfiskus derartige Urkunden auszustellen haben (s. Allg. Verf. des Just.-Min. vom 2. Juli 1881, J.-M.-Bl. S. 149). Vergl. über die Ertheilung von Abschriften aus den Grundbüchern rc.: § 19 Gr.-B.-O., Johow, Jahrb. Bd. 7 S. 103 Nr. 76; Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 374 Nr. 214.

[63]) Mit Bohlmann Heft III S. 22 und Seydel S. 157 ist anzunehmen, daß der Unternehmer auch zur Beibringung anderer, von der Enteignungsbehörde zur Schätzung für erforderlich erachteten Materialien verpflichtet ist. Gegen zu weit gehende Anforderungen hat er die Beschwerde an die Ministerial-Instanz.

[64]) § 24 Abs. 4 Ent.-Ges., also von Amtswegen; eine Ausnahme von der Norm des § 14 des Eigenth.-Erw.- Ges. vom 5. Mai 1872 (s. jedoch Bähr und Langerhans S. 82. Löbell S. 130 Anm. 7). Die Mittheilung von der Eintragung an sämmtliche Betheiligte (Eigenthümer, Unternehmer und Behörde) erfolgt auf Grund des § 121 Gr.-B.-O. Eine Verpflichtung für den Unternehmer, die wirklich erfolgte Eintragung der Enteignungsbehörde nachzuweisen, ist im Gesetze nicht begründet (Erl. des Min. der öffentl. Arb. vom 10. Oktober 1878, II. 14176.).

[65]) also entweder von Amtswegen im Falle der vollzogenen Enteignung, welche gemäß § 33 Ent.-Ges. der Grundbuchbehörde mitgetheilt wird — oder auf besondere Requisition der Enteignungsbehörde in allen übrigen bezüglichen Fällen (z. B. bei Zurückziehung des Enteignungs-Antrages, Erlöschen des Ent.-Rechts, § 42 Ent.-Ges.). Ueber die Form dieser Requisition: s. § 35, 41 Gr.-B.-O. § 59 Eigenth.-Erw.-Ges. vom 5. Mai 1872.

Bedeutung ist, von Amtswegen der Enteignungsbehörde Nachricht zu geben.[66])

Der Entscheidung der Spruchbehörde[67]) muß eine kommissarische Verhandlung mit den Betheiligten unter Vorlegung des definitiv festgestellten Planes[68]) vorangehen. Der Kommissar[69]) hat auf Grund der beizubringenden Urkunden (S. 398) darauf zu achten, daß das Verfahren gegen den wirklichen Eigenthümer gerichtet wird, insbesondere auch darauf, daß Personen-Identität vorliegt.[70]) Er hat den Unternehmer, den Eigenthümer, sowie auch Nebenberechtigte,[71]) welche sich zur Theilnahme an dem Verfahren gemeldet haben, zu einem nöthigenfalls an Ort und Stelle abzuhaltenden Termine vorzuladen.[72]) Alle übrigen Betheiligten werden durch eine in dem Regierungsamtsblatt und in dem betreffenden Kreisblatt sowie geeigneten Falls in sonstigen Blättern bekannt zu machende Vorladung aufgefordert, ihre Rechte im Termine wahrzunehmen.[73]) Die Ladungen erfolgen unter der Verwarnung, daß beim Ausbleiben der Geladenen ohne deren Zuthun die Entschädigung festgestellt und wegen Auszahlung oder Hinterlegung der letzteren werde verfügt werden.[74]) In dem Termine ist jeder an dem zu enteignenden Grund-

---

[66]) hauptsächlich werden die Fälle der §§ 37, 47, 48, sowie jeder Eigenthumswechsel ꝛc. in Betracht kommen. Uebrigens ist aber die Entscheidung, ob die Veränderung von Bedeutung, lediglich dem Ermessen der Grundbuchbehörde anheimgestellt.

[67]) § 25 Abs. 1 Ent.-Ges. vgl. § 29 Ent.-Ges. s. unten S. 402. Spruchbehörde ist die Bezirksregierung, im Gebiete des Zuständ.-Ges. der Bezirksausschuß, im Stadtkreis Berlin die I. Abth. des Pol.-Präsidiums (s. Anm. 35 S. 392).

[68]) § 21 Ent.-Ges. s. S. 393 f.

[69]) Derselbe ist von der Bezirksregierung bezw. dem Regierungs-Präsidenten zu ernennen (Löbell S. 132 Anm. 1), nicht auch vom Vorsitzenden des Bezirksausschusses, wie Seydel S. 160 annimmt.

[70]) § 25 Abs. 2 l. c. Eine Prüfung, welche die der Enteignungsbehörde (Anm. 59 S. 397) ergänzt. Eine besondere Regreßpflicht ist dadurch dem Kommissar nicht auferlegt, er haftet event. nach den allgemeinen Normen. (Bähr und Langerhans S. 83.)

[71]) Die Nebenberechtigten (sc. § 11 Ent.-Ges. s. oben S. 359 f.), also nur bei erfolgter Meldung.

[72]) § 25 Abs. 3 und § 39 l. c. Eine Theilung des Verfahrens in eine Anmeldung der Ansprüche binnen einer bestimmten Präklusivfrist und in eine spätere Verhandlung darüber in einem besonderen Termine ist nicht zulässig. (Erl. d. Min. der öffentl. Arb. vom 14. April 1882, II. 3720, IV. 1160.) Als Eigenthümer ist im Gebiete der Gr.-B.-O. der eingetragene Eigenthümer anzusehen. Ueber das Verfahren unbekannten Eigenthümern gegenüber im Bez. des Rhein. Rechts s. Erl. 8. Juni 1876, II. 9298, V. 5156.

[73]) § 25 Abs. 4 — Abs. 6 l. c.

[74]) § 25 Abs. 5 l. c. Eine Ausschließung findet also nicht statt; die Ausgebliebenen gehen ihrer Ansprüche zwar nicht verlustig, aber, wenn sie mit der ohne

stücke Berechtigte befugt, zu erscheinen und sein Interesse an der Feststellung der Entschädigung, sowie bezüglich der Auszahlung und Hinterlegung derselben wahrzunehmen.[75]) In dem Termine hat der Grundeigenthümer seine Anträge auf vollständige Uebernahme eines theilweise in Anspruch genommenen Grundstücks anzubringen. Spätere Anträge dieser Art sind unzulässig.[76]) Der Kommissar hat eine Vereinbarung der Betheiligten zu Protokoll zu nehmen und ihnen eine Ausfertigung auf Verlangen zu ertheilen.[77]) Das Protokoll hat die Kraft einer gerichtlichen oder notariellen Urkunde.[78]) In Bezug auf

---

ihr Zuthun festgestellten Entschädigung nicht zufrieden oder überhaupt nicht berücksichtigt worden sind, bleibt ihnen nur der Rechtsweg (§ 30 Ent.-Ges. Erk. Reichsger. 30. Juni 1881. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 67), nach dessen Frustrirung alle dinglichen Ansprüche erlöschen (§ 45 l. c.) und nur die etwaigen persönlichen noch geltend gemacht werden können.

[75]) § 25 Abs. 6; auch Hypothekengläubiger. Nur der Eigenthümer und dinglich Berechtigte hat die Befugniß, nicht andere, wie z. B. die gemäß § 14 Ent.-Ges. etwa Benachtheiligten. Diesen bleibt nur der Rechtsweg; die Befugniß erstreckt sich auch auf die Geltendmachung der für eine besondere Instruktion der Sachverständigen erheblichen Punkte.

[76]) § 9 Ent.-Ges. S. 356 f. u. Anm. 134, auch nicht im Rechtswege nachträglich statthaft.

[77]) § 26 Abs. 1. Auch diese Vereinbarung hat die Rechtsnatur eines Kaufvertrages (s. S. 336 f. u. Seydel S. 164. A. M. Löbell S. 134, 135.); sie ersetzt die Entscheidung im Verwaltungs- bezw. Rechtswege (§§ 29, 30) und hat gemäß § 46 die rechtlichen Wirkungen des § 45 (Freiwerden des Grundstücks von allen darauf haftenden privatrechtlichen Verpflichtungen S. 303). Jedoch ist, wenn mit der Vereinbarung des § 26 das Verfahren ohne Enteignungserklärung (§§ 32, 33) abgeschlossen wird, Auflassung erforderlich. Will der Unternehmer den mit der Auflassung etwa verbundenen Schwierigkeiten entgehen, so steht es ihm frei, ohne Berührung der Entschädigungsfrage die weitere Durchführung des Enteignungsverfahrens bezw. die Enteignungserklärung zu veranlassen. (§§ 32, 33. Seydel S. 167. Löbell S. 135.) Eine wenngleich im Enteignungsverfahren, aber nicht streng in der Form und unter der Voraussetzung des § 26 (bezw. gemäß § 16 unter Durchführung des Enteignungsverfahrens) getroffene Vereinbarung über Abtretung des Eigenthums und den Kaufpreis ist nicht als eine Vereinbarung im Sinne des § 26 anzusehen und zieht nicht die rechtlichen Wirkungen einer solchen nach sich (s. S. 303. Erk. des Reichsger. 23. Mai 1881. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 47, 48. Endemann, Eisenb.-Recht, S. 319. A. M. Seydel S. 165, 166). Im Uebrigen umfaßt bei Theilenteignungen der vereinbarte Kaufpreis präsumtiv auch die Entschädigung für die dem Restbesitze entstehenden Nachtheile (Reichsger. 12. Dezember 1883. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 306). Die Einigung zwischen Unternehmer und Expropriaten schließt das weitere Enteignungsverfahren betr. die Nebenberechtigten nicht aus, weil die Rechte dieser nicht berührt werden dürfen (Erl. des Min. der öffentl. Arb. vom 14. April 1882, II. 3720, IV. 1160.

[78]) § 26 Abs. 2. Dem Enteignungsbeschlusse (§ 32) steht sie also nicht gleich, sie bewirkt nicht den Eigenthumsübergang (§ 33) und läßt eine Zwangsvollstreckung im Verwaltungswege nicht zu, sondern begründet nur Ansprüche im Rechtswege, z. B. wenn es sich um die Exmission der Miether handelt (Löbell S. 135. Seydel

die Rechtsverbindlichkeit der vor dem Kommissar abgeschlossenen Verträge kommen die oben berührten, erleichternden Bestimmungen über die Legitimation zum Vertragsabschluß und die Veräußerungsbeschränkungen zur Anwendung.[79])

Zu der kommissarischen Verhandlung sind ein bis drei Sachverständige zuzuziehen, welche von der Enteignungsbehörde entweder für das ganze Unternehmen oder einzelne Theile desselben zu ernennen sind. Doch steht auch den Betheiligten zu, sich vor dem Abschätzungstermine über Sachverständige zu einigen und dieselben dem Kommissar zu bezeichnen.[80]) Die ernannten Sachverständigen müssen die in den betreffenden Prozeßgesetzen vorgeschriebenen Eigenschaften eines völlig glaubwürdigen Zeugen besitzen, dieselben dürfen insbesondere nicht zu denjenigen Personen gehören, die selbst als Entschädigungsberechtigte von der Enteignung betroffen sind.[81]) Das Gutachten wird von den Sachverständigen entweder mündlich zu Protokoll erklärt oder schriftlich eingereicht. Dasselbe muß mit Gründen unterstützt und beeidet werden. Ist der Sachverständige nicht ein für allemal vereidet, so hat ihm der Kommissar nach Maßgabe des § 375 der Civ.-Proz.-Ordnung den Eid abzunehmen. Sind die Sachverständigen ein- für allemal als solche vereidet, so genügt die Versicherung der Richtigkeit des Gutachtens auf den geleisteten Eid im Protokoll oder unter dem schriftlich

---

S. 167, 168. Erl. des Hand.-Min. vom 26. Mai 1877, II. 11268, V. 5292. B. I. 202, 3 [A. I. 9 d.]). Hat sich aber der Unternehmer in dem Protokolle der sofortigen Zwangsvollstreckung unterworfen, so ist diese gemäß § 702 Nr. 5 C.-P.-O. gegen ihn begründet (Löbell S. 135 Note 3).

[79]) s. § 17 Abs. 2—5 Ent.-Ges. S. 297, 298 u. Anm. 19—23. (Die Gesetzesworte „Abs. 2 und 5" beruhen auf einem Redaktionsfehler.) Auch das gesetzliche Vorkaufsrecht (§ 57 Abs. 2 Ent.-Ges. S. 304) und die Gebühren- und Stempelfreiheit (§ 43 Abs. 4 l. c. S. 307 u. Anm. 43).

[80]) § 27 Abs. 1 Ent.-Ges. Nur Mangels dieser Einigung werden die Sachverständigen ernannt, und zwar nicht vom Kommissar, sondern von der Enteignungsbehörde (im Gebiete des Zuständ.-Ges.: Regier.-Präsident, in Berlin: Polizei-Präs.). Dieser ist alsdann nach pflichtmäßigem Ermessen (Erl. vom 5. Mai 1885, II. 6976. 7225) innerhalb der gesetzl. Maximalgrenze Zahl und Auswahl vollständig überlassen, sie ist auch befugt, vor Beginn der Verhandlung an Stelle eines ursprünglich ernannten einen anderen geeigneteren zu nominiren. (Erl. d. H.-M. v. 1. März 1876.) Eine Einigung zwischen Unternehmer und Eigenthümer über die Höhe der Entschädigung ꝛc. schließt das Verfahren in Betreff der Nebenberechtigten nicht aus, weil deren Rechte dadurch nicht berührt werden dürfen. (Erl. des Min. d. öffentl. Arb. vom 14. April 1882, II. 3720, IV. 1160.)

[81]) § 27 Abs. 2 Ent.-Ges. Auf die von den Betheiligten vereinbarten Sachverständigen beziehen sich diese Erfordernisse nicht. Für die Prüfung der Glaubwürdigkeit sind die §§ 41, 42, 358, 371 Civ.-Proz.-Ordnung anzuwenden.

eingereichten Gutachten.[82]) Den Betheiligten ist vor der Entscheidung der Spruchbehörde Gelegenheit zu geben, über das Gutachten sich auszusprechen.[83])

Die Entscheidung[84]) derselben[85]) über die Entschädigung, die zu bestellende Kaution und die sonstigen aus den Entschädigungsbestimmungen sich ergebenden Verpflichtungen[86]) erfolgt mittelst motivirten Beschlusses, wobei die Behörde übrigens keineswegs an das Gutachten der Sachverständigen gebunden ist.[87]) Die Entschädigungssumme ist für jeden Eigenthümer sowie für jeden der Nebenberechtigten, soweit ihm eine nicht schon im Werthe des enteigneten Grundeigenthums begriffene Entschädigung zuzusprechen ist, besonders festzustellen.[88]) Auch

---

[82]) § 28 Abs. 1 Ent.-Ges. Das Gutachten muß den Entschädigungsnormen der §§ 8 f. (s. S. 339 f.) entsprechen. Für gründliche Motivirung ist Sorge zu tragen (Erl. des Min. f. Hand. vom 14. Februar 1877, V. 116, B. II. 177, 1. Vgl. hierzu noch Reichsger. 24. Febr. 1886. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 418). Auch kann von der Ent.-Behörde eine Wiederholung oder Ergänzung der Taxe vor der Beschlußfassung angeordnet werden.

[83]) § 28 Abs. 2 Ent.-Ges. (Ob.-Trib. Strieth. Bd. 67 S. 66); und zwar bei einfachen Sachen in der Regel im Termine unter alsbaldiger Erledigung der Einwendungen, bei schwierigeren Sachen unter Ertheilung einer Abschrift der Taxe und Gegenerklärung in angemessener Frist (Erl. des Hand.-Min. vom 14. Febr. 1877, V. 38, B. II. 177, 1). Die Einwendungen können event. zur Wiederholung der Abschätzung unter Zuziehung anderer Sachverständiger führen. Ein Anerkenntniß der Taxe seitens der Parteien ist nicht ohne Weiteres als Vereinbarung gemäß § 26 Ges. anzusehen. Daher ist es in solchen Fällen angezeigt, auf Antrag eines der Betheiligten nach Maßgabe des § 29 Entscheidung zu treffen (Erl. des Min. für Handel vom 7. Juli 1877, II. 14731, B. I. 236, 3).

[84]) § 29 Abs. 1 Ent.-Ges. Die Entscheidung wird erübrigt durch eine Vereinbarung gemäß §§ 16, 26 Ent.-Ges. Anderweitige Vereinbarungen können nur, wenn die Parteien darüber einig, der Entscheidung zu Grunde gelegt werden (Rek.-Besch. des Hand.-Min. vom 30. Oktober 1877). Auch schließt die Einigung zwischen Unternehmer und Expropriaten das weitere Verfahren in Betreff der Nebenberechtigten nicht aus, weil deren Rechte nicht berührt werden dürfen (Erl. des Min. d. öffentl. Arb. vom 14. April 1882, II. 3720, IV. 1160). Ueber die Bedeutung dieses Beschlusses für das Rücktrittsrecht des Unternehmers s. § 42 Ent.-Ges. und unten S. 423. Die Entscheidung hat die Prüfung der Legalität des bisherigen Verfahrens (§§ 24 ff.) zur Voraussetzung.

[85]) Bezirksregierung, im Gebiete des Zuständ.-Gesetzes d. Bezirksausschuß, in Berlin 1. Abth. des Polizei-Präs., auch wenn es sich um fiskalische Grundstücke handelt.

[86]) Ueber die Verpflichtungen aus § 14 Ent.-Ges. wird durch den Planfeststellungsbeschluß (§ 21 l. c. s. S. 393) entschieden. Dagegen ist hier über die Anträge auf Mitübernahme von Restgrundstücken ꝛc. (§ 9 l. c.) mit Entscheidung zu treffen; über die Kaution gemäß §§ 12, 41.

[87]) Sie hat ganz nach freiem Ermessen zu entscheiden (§ 40 l. c. §§ 259, 260 C.-P.-O. §§ 79, 120 Ges. v. 30. Juli 1883), immerhin aber unter Berücksichtigung der Gerichtspraxis (Erl. des Hand.-Min. v. 23. August 1874, V. 2707, I. 144, 1) und angemessener Begründung.

[88]) § 29 Abs. 2 Satz 1 Ent.-Ges. und zwar von Amtswegen (s. Anm. 89) vorbehaltlich des Rechtsweges. Ueber den Begriff der Nebenberechtigten s. oben

ist da, wo die den Nebenberechtigten gebührende Entschädigung in dem Werthe des enteigneten Grundeigenthums begriffen ist, auf Antrag des Eigenthümers oder des betreffenden Nebenberechtigten das Antheilsverhältniß festzustellen, nach welchem dem letzteren innerhalb seiner vom Eigenthümer anerkannten Berechtigung aus der für das Eigenthum festgestellten Entschädigungssumme oder deren Nutzungen Entschädigung gebührt.[89]) Es ist Pflicht der Spruchbehörde, genau zu prüfen, daß die Entschädigung den wirklich Berechtigten zugesprochen wird.[90]) In dem Beschlusse ist zugleich zu bestimmen, daß die Enteignung des Grundstücks nur nach erfolgter Zahlung oder Hinterlegung der Entschädigungs- oder Kautionssumme auszusprechen sei.[91]) Die Beweisfrage ist unter Berücksichtigung aller Umstände nach freier Ueberzeugung zu beurtheilen.[91a]) Mit diesem Beschlusse ist die Entschädigung für das im Planfeststellungsverfahren designirte Enteignungsobjekt im Verwaltungswege festgestellt.

4. Die Feststellung der Entschädigung im Rechtswege.

I. Weder der Expropriat noch der Unternehmer sind gehalten, sich bei der Feststellung der Entschädigung im Administrativverfahren zu beruhigen. Vielmehr steht gegen die Entscheidung der Spruchbehörde sowohl dem Unternehmer als den übrigen Betheiligten inner-

---

S. 359 f. Nur diejenigen Nebenberechtigten kommen hier in Betracht, denen eine Sonderentschädigung, welche nicht schon im Grundstückswerthe begriffen ist, zuzusprechen ist.

[89]) § 29 Abs. 2 Satz 2 Ent.-Ges. Für die anderen Nebenberechtigten, denen aus dem Grundstückswerthe Entschädigung gebührt, ist das Antheilsverhältniß an der Gesammtsumme — vorbehaltlich des Rechtsweges — nur unter zwei Voraussetzungen festzustellen: 1) auf Antrag eines Betheiligten, 2) innerhalb der vom Eigenthümer anerkannten Berechtigung. Anderenfalls nicht. Auch Hypotheken- und Grundschuldgläubiger gehören hierher (Eger, Ent.-Ges. Bd. 1 S. 300 f. A. M. Löbell S. 142. Seydel S. 176. Dalcke S. 109).

[90]) auf Grund der mitgetheilten Materialien (§ 24 Abs. 3, 4 Ent.-Ges. S. 397 f.). Dafür ist die Enteignungsbehörde verantwortlich. In einem späteren gerichtlichen Verfahren kann die Legitimation der als entschädigungsberechtigt angenommenen Personen nicht mehr Gegenstand der Entscheidung sein (Ob.-Trib. Str. Bd. 75 S. 130. Erk. des Reichsger. v. 20. April 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 260).

[91]) § 29 Abs. 3 Ent.-Ges. konform mit § 32 Ent.-Ges. und § 109, I. 11 A. L.-R. Reichsger. 19. April 1884 eod. Bd. 3 S. 218. Die Frage, ob zu zahlen oder zu hinterlegen, ist nicht hier, sondern beim Vollziehungsbeschlusse (§ 32) zu erörtern (Erl. des Hand.-Min. vom 16. März 1878, II. 3181, V. 1075 und Erl. des Min. der öffentl. Arb. vom 4. November 1882).

[91a]) § 40 Ent.-Ges. §§ 79, 120 Land.-Verw.-Ges. § 259 Civ.-Proz.-Ord. und § 15 Nr. 2 i. f. Einf.-Ges. zur Civ.-Proz.-Ord. s. Anm. 102a.

halb sechs Monaten nach Zustellung des Beschlusses die Beschreitung des Rechtsweges zu.[92]) Der Rekurs oder die Beschwerde an den Minister der öffentlichen Arbeiten ist nicht zulässig, sondern ausschließlich der Rechtsweg.[93]) Die Beschreitung des Rechtsweges ist nicht

---

[92]) § 30 Abs. 1 Satz 1 Ent.-Ges. s. Anm. 54 S. 397. Dieser Rechtsweg ist nicht Rechtsmittel, sondern Klage und zwar Anfechtungsklage gegen die administrative Feststellung (Reichsger. 22. Dezember 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 421). Betheiligte sind der Unternehmer (auch der Fiskus als solcher: Erk. d. Ob.-Trib. Entsch. Bd. 52 S. 96), der Eigenthümer und die Nebenberechtigten (S. 402 f.), überhaupt alle, auf welche sich die Entscheidung der Regierung erstreckt, sei es durch Zubilligung oder Ablehnung einer Entschädigung (Reichsg. 20. Febr. 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 217), auch die Hypotheken- und Grundschuldgläubiger (§ 46 Ent.-Ges. Reichsger. vom 30. Juni 1881 eod. Bd. 2 S. 67. Bähr und Langerhans S. 89). Daß sie zum vorgängigen Administrativverfahren zugezogen worden, ist nicht erforderlich (Reichsger. 30. Juni 1881 eod. Bd. 2 S. 67. Strieth. Bd. 52 S. 255, Bd. 82 S. 110). Gegenstand der Klage ist nur das, worüber die Ent.-Behörde entschieden hat d. h. die Entschädigungspflicht, der Umfang der Entschädigung, Kaution, Verpflichtungen aus §§ 7—13 (s. S. 339 f.), nicht aber die Legitimation der Entschädigungsberechtigten (Reichsger. 20. April 1882, eod. Bd. 2 S. 260) oder Ansprüche aus § 31 Ent.-Ges. Gegen letztere kann daher der Einwand des 6monatl. Fristablaufs aus § 30 nicht erhoben werden (Reichsger. 17. November 1882 eod. Bd. 2 S. 397). Ist die Entschädigungspflicht unstreitig, so ist eine Klage auf deren Anerkennung zwecklos, die Klage muß vielmehr direkt auf Zahlung eines bestimmt substantiirten Betrages gehen (Ob.-Trib. 7. Febr. 1876, Zeitg. d. Ver. D. E. V. 1876, S. 356). Ist der verwaltungsseitig festgestellte Betrag hinterlegt, so kann, da die Hinterlegung der Zahlung gleichsteht, nur auf das Plus geklagt und erkannt werden, nicht auf die ganze Entschädigungssumme (Strieth. Bd. 89 S. 322). Auch kann der Anspruch getheilt in mehreren Prozessen geltend gemacht werden (arg. § 31). Strieth. Bd. 87 S. 295. Die Grenzregulirungsklage gegen den Unternehmer gehört nicht hierher, ist auch vor definitiver Feststellung der Grenzen durch das Enteignungs-Resolut nicht statthaft (Strieth. Bd. 68 S. 289). Zur Substantiirung genügt die Behauptung und der Nachweis eines höheren Werthes. Wird letzterer in anderer, als der vom Kl. berechneten Art, festgestellt, so involvirt dies keine Aenderung des Klagefundaments (Reichsger. 30. Januar 1882 eod. Bd. 2 S. 185). Hat sich der Unternehmer eigenmächtig vor Beendigung des Enteignungsverfahrens in den Besitz gesetzt, so kann er dem auf Entschädigung klagenden Expropriaten nicht entgegenhalten, daß diese zunächst im Verwaltungswege festgestellt werden müsse (Ob.-Trib., Entsch. Bd. 52 S. 90. Löbell S. 147 Note 9. Strieth. Bd. 92 S. 286).

[93]) auch nicht, wenn wesentliche Vorschriften des Ent.-Ges. unbeachtet geblieben sind (Besch. des Min. der öffentl. Arb. vom 14. Januar 1884 und 6. Mai 1885, II. 6976. 7225. Ob.-Trib., Strieth. Bd. 75 S. 130. Ob.-Verw.-Ger. 11. April 1877. Entsch. II. S. 253.) Jede nachträgliche Erhöhung der Entschädigung im Verwaltungswege ist unzulässig. (Erl. des Min. der öffentl. Arb. vom 8. Oktober 1881, IV. 3916, II b. 13384.) Hierüber sind die Betheiligten unter Hinweis darauf zu belehren, daß der Rekurs ꝛc. die 6monatl. Frist nicht unterbricht (Cirk.-Erl. des Min. der öffentl. Arb. vom 24. Juni 1879. E.-V.-Bl. S. 113). Indeß dürfen dergl. Beschwerden nicht ohne Weiteres zurückgewiesen werden, sondern sind der Minist.-Instanz vorzulegen, denn deren Kompetenz wird durch § 30 Ent.-Ges. zwar in Betreff der materiellen Entschädigungsfrage aufgehoben, nicht aber bezüglich der Prüfung der Legalität des Verfahrens (Erl. des Hand.-Min. vom 22. Jan. 1878, II. 27532, B. I. 202, 3. 25. Januar 1878, II. 398, B. II. 184, 3. Strieth. Bd. 81 S. 224, Bd. 98 S. 129. § 50 Abs. 3 Ges. über die allgem. Land.-Verw. vom 30. Juli 1883.).

für unbegrenzte Zeit gegeben. Sie ist an eine Präklusivfrist von 6 Monaten d. h. Kalendermonaten[94]) nach Behändigung des Beschlusses der Spruchbehörde gebunden. Es ist eine Präklusiv-, nicht eine Verjährungsfrist, mithin auch nicht die Unterbrechung der Frist nach den Grundsätzen über Verjährung möglich.[95]) Wird die Klage später angebracht, so hat sie der Richter ex officio oder auch auf Einrede der Parteien als verspätet zurückzuweisen. Diejenige Partei, welche den Ablauf der sechsmonatlichen Frist einwendet, hat diesen darzuthun; auch ist wirkliche Zustellung der Klage erforderlich, die bloße Anmeldung derselben genügt nicht.[96]) Ein Streit über das Antheilsverhältniß an der für das Eigenthum festgestellten Entschädigungssumme ist lediglich zwischen dem Eigenthümer und dem Nebenberechtigten auszutragen.[97]) Im Uebrigen bewegt sich der Prozeß lediglich in den Formen der Civilprozeßordnung.[98]) Eines vorgängigen Sühneversuchs bedarf es nicht.[99]) Zuständig ist das Gericht, in dessen Bezirk das betreffende Grundstück belegen ist. Diese Zuständigkeit ist eine ausschließliche.

---

[94]) Reichsger. 23. September 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 344.

[95]) Die Frist kann nur durch Anstellung der Klage gewahrt werden. (Ob.-Trib. 16. Mai 1879. Entsch. Bd. 83 S. 278. Reichsger. 4. November 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 301. — 18. November 1885, eod. Bd. 4 S. 337. — 10. Februar 1881, eod. Bd. 1 S. 382.)

[96]) § 2 Ausf.-Ges. zur C.-P.-O. v. 24. März 1879, G.-S. S. 281. Reichsgericht 28. Oktbr. 1884. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 403. Die Frist findet auch bei Widerklage Anwendung (Reichsger. 4. Jan. 1884, eod. Bd. 3 S. 308), aber nicht auf die aus dieser entnommenen Einreden (Reichg. 21. Mai 1887 eod. Bd. 5 S. 359). Beginn der Frist mit der Zustellung des Beschlusses der Enteign.-Behörde: Reichsgericht 18. November 1885. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 337. Ueber Beendigung der Frist: § 200 C.-P.-O. Ueber die kontroverse Frage, ob Abweisung in der angebrachten Art statthaft und event. ob dieselbe die 6monatl. Frist unterbricht: s. Löbell S. 147 Note 10.

[97]) § 30 Abs. 1 Satz 2 Ent.-Ges.

[98]) Der Betheiligte hat alle dem Kläger hiernach zustehenden Rechte und Pflichten, also z. B. auch die sich aus § 240 C.-P.-O. ergebende Befugniß zur Erweiterung oder Beschränkung des Klageantrages. Die nachträgliche Ausdehnung desselben involvirt keine Fristüberschreitung und kann sowohl auf eine Anfügung neu entstandener Ansprüche, wie auch auf eine Steigerung des ursprünglichen Antrages gehen (Reichsger. 14. Jan. 1885. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 436). Gegen den nicht klagenden (anfechtenden) Theil steht die administrative Entschädigung endgültig fest und kann zu dessen Gunsten im Rechtswege weder herabgemindert, noch erhöht werden (Reichsger. 22. Dezember 1882, eod. Bd. 2 S. 421). Daher bildet auch nur die Differenz, um welche die im Klagewege beanspruchte Summe über die Festsetzung der Ent.-Behörde hinausgeht, den Werth des Streitobjekts (Beschl. des Reichsger. v. 26. April 1881, eod. Bd. 2 S. 19). Aber nur der Gesammtbetrag steht fest; die einzelnen Ansätze können verändert werden, wenn nur der Gesammtbetrag nicht zum Vortheile der nicht klagenden Partei geändert wird (Reichsgericht 24. Juni 1885 u. 21. Mai 1887. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 199, Bd. 5 S. 363). Wird der Fiskus als Rechtsnachfolger verstaatlichter Bahnen verklagt, so ist die Erhebung des Einwandes der mangelnden Passivlegitimation nicht zu billigen (Erl. des Min. d. öffentl. Arb. vom 24. Februar 1882, II b. 2228).

[99]) § 30 Abs. 2 Ent.-Ges.

Die 6monatliche Frist wird daher durch Anbringung der Klage bei einem anderen Gerichte nicht gewahrt.[100]) Sind die Parteien über die Sachverständigen nicht einig, so ernennt das Gericht dieselben.[101]) Das Gericht ist bei seiner Entscheidung in keiner Weise an die vorangehende Entscheidung der Verwaltungsbehörde gebunden.[102]) Wie dieser steht auch dem Gerichte die freie Beurtheilung der Beweisfrage zu.[102a]) Wird der Prozeß von dem Unternehmer begonnen, d. h. klagt dieser auf Herabsetzung der verwaltungsseitig dem Expropriaten zugebilligten Entschädigung, so hat der Unternehmer, gleichviel ob er obsiegt oder nicht, jedenfalls die Kosten der ersten Instanz zu tragen. Denn es wurde für billig erachtet, den Expropriaten von der Verpflichtung zur Tragung der Kosten eines Prozesses zu befreien, den er nicht abzuwenden vermag.[103])

II. Die Entschädigung ist definitiv festgestellt, wenn gegen den administrativen Entschädigungsfeststellungs-Beschluß innerhalb sechs Monaten der Rechtsweg nicht bestritten oder die gerichtliche Klage

---

[100]) § 30 Abs. 3 Ent.-Ges. Der persönliche Gerichtsstand nebenbei ist nicht zulässig. Erk. des Reichsger. 4. November 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 301. § 15 Nr. 2 Einf.-Ges. z. D. C.-P.-O. — im Gegensatze zum früheren Recht: Reichsger. 29. Novbr. 1879, eod. Bd. 1 S. 27.

[101]) § 30 Abs. 4 Ent.-Ges. Vgl. Anm. 82 S. 402. Die durch Vereinbarung der Parteien bezeichneten müssen vernommen werden.

[102]) ebensowenig an das Gutachten der Sachverständigen. Das Gericht kann auch andere Sachverständige von Amtswegen zuziehen (Reichsger. v. 3. November 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 390); es entscheidet ganz nach freier Ueberzeugung (§ 40 l. c.). Auch die Zahlung oder Hinterlegung der administrativ festgesetzten Summe seitens des Unternehmers, um in den Besitz zu gelangen, bedingt nicht, daß dem Expropriaten diese Summe im Rechtswege mindestens zuerkannt werden muß (Reichsgericht 4. Juni 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 204).

[102a]) § 40 Ent.-Ges. § 259 Civ.-Proz.-Ordn. und § 15 Nr. 2 i. f. Einf.-Ges. z. C.-P.-O. (Erk. des Reichsger. vom 9. Februar 1882 und 19. September 1883. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 198, Bd. 3 S. 105.) Dagegen kann die für Schädenprozesse gegebene Vorschrift des § 260 Civ.-Proz.-Ordn. hier nicht zur Anwendung kommen, weil es sich dabei um die Feststellung eines Schadens und des dafür zu gewährenden Ersatzes nicht handelt (Erk. des Reichsger. vom 2. Dezember 1884. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 419 f.). Diese Annahme entspricht der Theorie, daß die Enteignung ein Kauf und die Entschädigung ein Kaufpreis — nicht Schadensersatz — sei (s. S. 337 f. u. Reichsger. 20. Mai 1887 eod. Bd. 5 S. 414). Die Beweislast folgt den allgemeinen Regeln des Civilrechts. (Vgl. auch Erk. des Reichsger. v. 16. Februar 1886. Bolze, Prax. Bd. 2 S. 329 Nr. 1271.)

[103]) § 30 Abs. 5 Ent.-Ges. Diese Bestimmung ist durch die Einführung der C.-P.-O. nicht aufgehoben (Reichsger. 14. Oktober 1882 und 15. Januar 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 89). Geht der Antrag von beiden Theilen zugleich aus, so muß eine bezügliche Theilung der Kosten eintreten (s. Löbell S. 149 Note 14).

durch Zurücknahme derselben oder durch Urtheil oder Vergleich erledigt worden ist.[104] Dies gilt nicht nur bei Enteignung ganzer Grundstücke, sondern auch bei Theilenteignungen und zwar bei letzteren sowohl in Betreff der unmittelbaren Folgen der Enteignung (aus der Abtretung selbst), wie rücksichtlich der mittelbaren Folgen derselben (aus der Ausführung des Unternehmens).[105] Der Nachtheil dieser Folgen ist alsbald in der Veranschlagung des Minderwerths des Restbesitzes geltend zu machen bezw. zur Entschädigung zu bringen.[106] Indeß ist dies doch nur insoweit möglich, als die nachtheiligen Folgen bei der Abschätzung erkennbar waren bezw. vorausgesehen werden konnten. Daher ist ausnahmsweise wegen solcher nachtheiligen Folgen der Enteignung, welche erst nach dem administrativen Entschädigungsfeststellungs-Termin (§ 25 des Ges.) erkennbar werden,[107] dem Entschädigungsberechtigten[108] bis zum Ablauf von drei Jahren nach der Ausführung des Theiles der Anlage, durch welche er benachtheiligt wird,[109] ein im Rechtswege verfolgbarer persönlicher An-

---

[104]) arg. § 32 Ent.-Ges.

[105]) s. über die Folgen der Enteignung und insbesondere über die Frage, ob auch die aus Bau und Betrieb des Unternehmens hervorgehenden Nachtheile (die sog. mittelbaren) zu vergüten sind: oben S. 353 ff. und Erk. des Reichsger. vom 19. Februar 1887. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5 S. 257.

[106]) S. 353, S. 354 und Anmerk. Reichsger. vom 31. März 1883, eod. Bd. 3 S. 62. 21. September 1882, eod. Bd. 2 S. 341. 20. April 1882, eod. Bd. 2 S. 265. 9. Januar 1882, eod. Bd. 2 S. 178.

[107]) § 31 Ent.-Ges. Diejenigen nachtheiligen Folgen also, welche z. Z. dieses Termins bereits erkennbar sind — gleichviel ob durch die Abtretung selbst oder den künftigen Bau und Betrieb — müssen hier geltend gemacht und bei der Entschädigungsfeststellung (§ 29) berücksichtigt werden. Eine spätere Geltendmachung ist weder im Verwaltungs- noch im Rechtswege mit Rücksicht auf den Ablauf der 6monatl. Frist zulässig. Daß die Schätzung unter Umständen schwierig, darf davon nicht abhalten. Der sicherste Werthmesser für die nachtheiligen Folgen ist der Einfluß, welchen sie auf den allgemeinen Kaufpreis des Restgrundstückes ausüben (s. S. 353, 354 u. Anmerk.). Nur für die erst nach jenem Termine erkennbar werdenden nachtheiligen Folgen ist — Mangels der Unmöglichkeit einer Geltendmachung im Verwaltungsverfahren — der Rechtsweg gegeben. (Reichsger. 31. März 1883. Eisenbahnr. Entsch. Bd. 3 S. 62. 9. Jan. 1882, eod. Bd. 2 S. 178. 20. April 1882, eod. Bd. 2 S. 265.) Gegen solche Ansprüche kann der Ablauf der 6mon. Frist nicht eingewendet werden (Reichsger. 17. November 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 397).

[108]) welcher theilweise expropriirt ist. Bei der Enteignung ganzer Grundstücke können nachträglich derartige Ansprüche nicht eintreten.

[109]) Verjährungsfrist (cfr. § 54 Th. I Tit. 6 A. L.-R.). Anfangspunkt derselben ist die Ausführung des betreffenden Theiles der Anlage d. i. des Unternehmens, nicht die Zustellung des Beschlusses §§ 29, 30 (Reichsger. 18. November 1885. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 337). Es ist ein in sich abgeschlossener Abschnitt des Ganzen gemeint, welcher im Bau vollendet und abgenommen ist; bei Eisenbahnen ist die landespolizeiliche Prüfung und Abnahme der betr. Theilstrecke

spruch[110]) gegen den Unternehmer[111]) vorbehalten. Es handelt sich hiernach nur um Nachtheile bezw. den Minderwerth aus der Ausführung der Anlage d. h. um mittelbare Folgen der Enteignung, welche nicht vorher erkennbar waren.[112]) Die unmittelbaren Folgen d. h. die aus der Abtretung selbst sich ergebenden, sind stets sofort erkennbar und kommen daher hier nicht in Betracht, ebensowenig aber Ansprüche aus einzelnen, durch die Anlage oder den Betrieb entstehenden Schäden (Brand-, Wasser-Schäden ꝛc.). Ihre Verfolgung ist jederzeit nach Maßgabe der allgemeinen civilrechtlichen Schadensnormen gestattet.[113])

5. Die Vollziehung der Enteignung. (Besitzeinweisung.)

I. Die Enteignung des Grundstücks wird auf Antrag des Unternehmers[114]) von der Spruchbehörde ausgesprochen,[115]) wenn der Rechtsweg dem Unternehmer gegenüber durch Ablauf der sechsmonat-

---

(§ 22 Eisenb.-Ges.) maßgebend. Um Anlagen aus § 14 Ent.-Ges. handelt es sich hier nach der ratio legis nicht (s. Seydel S. 187, 188).

[110]) also nicht dinglicher d. h. er steht dem Expropriaten persönlich zu, nicht als Eigenthümer. Daher erlischt in der Regel dieser Anspruch bei der Veräußerung des Restgrundstücks. Denn auf den neuen Erwerber geht er — weil aus dem Enteignungsgeschäft herrührend — nicht über, und für den Expropriaten sind nachtheilige Folgen der Enteignung nach der Veräußerung nicht wohl denkbar.

[111]) ob auch auf den Rechtsnachfolger des Unternehmers, ist zwischen Seydel S. 187 und Löbell S. 166 streitig. Die Frage ist mit Seydel zu verneinen, weil das Ent.-Recht nicht übertragbar ist (S. 331).

[112]) s. S. 353, 354 u. Erk. d. Reichsger. 21. Septbr. 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 341, v. 19. Febr. 1887, eod. Bd. 5 S. 257.

[113]) Bohlmann II. S. 32, 40. Eger, Ent.-Ges. I. S. 419 f.

[114]) § 32 Abs. 1 Ent.-Ges., mithin weder auf Antrag des Expropriaten, noch von Amtswegen. Voraussetzung ist das vorgängige Entschädigungs-Verfahren (§§ 24 f.). Strieth. Bd. 88 S. 92, Bd. 91 S. 175, sonst Besitzstörung (Strieth. Bd. 77 S. 40, vgl. auch Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 349, Bd. 3 S. 397.). Der Expropriat ist durch § 42 Ent.-Ges. geschützt. Gegen Ablehnung des Antrags ist Beschwerde an die Minist.-Instanz zulässig s. oben Anm. 11 S. 389.

[115]) d. i. Bezirksregierung, im Geltungsbereiche des Zuständ.-Ges. d. Bezirksausschuß, in Berlin 1. Abth. des Pol.-Präs. (s. Anm. 35). Ueber die Form bestimmt das Gesetz nichts. Es empfiehlt sich ein motivirter Beschluß. Der Ausspruch erfolgt auf Grund der Planfeststellung (§§ 21 f.) und der etwaigen Erweiterungen gemäß § 9, 29 Ent.-Ges. Da das Expropriationsrecht immer nur der konzess. Eisenbahn-Gesellschaft zusteht, so kann im Beschlusse nur diese, nicht aber eine zu ihrer Vertretung nach Außen durch Betriebsüberlassung ꝛc. legitimirte andere Gesellschaft als dasjenige Rechtssubjekt bezeichnet werden, an welches die expropr. Grundstücke zu Eigenthum abgetreten werden. Neben der Eisenbahn-Gesellschaft als Eigenthümerin noch das sie statutenmäßig vertretende Organ (Vorstand ꝛc.) zu nennen, erscheint überflüssig (Erl. des Hand.-Min. vom 18. Februar 1875, V. 1123, B. II. 150, 1).

lichen Frist,[116]) Verzicht[117]) oder rechtskräftiges Urtheil[118]) erledigt und wenn nachgewiesen ist, daß die vereinbarte oder endgiltig festgestellte Entschädigungs- oder Kautionssumme rechtsgiltig gezahlt oder hinterlegt ist.[119]) Beide Voraussetzungen müssen erfüllt sein. Die Enteignungserklärung schließt, insofern nicht ein Anderes dabei vorbehalten wird, die Einweisung in den Besitz in sich.[120]) Gegen die Enteignungserklärung giebt es kein Rechtsmittel.[121]) Gleichzeitig mit

---

[116]) s. S. 405 und Anm. 94—96.

[117]) in gesetzlich zulässiger Form. Auch die Vereinbarungen aus §§ 16, 26 involviren einen derartigen Verzicht.

[118]) über die Entschädigung § 30 Ent.-Ges. S. 406 f.

[119]) § 32 Abs. 1 Ent.-Ges. (Erk. des Reichsger. vom 15. Januar 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 88). Zahlung oder Hinterlegung stehen also nicht in der Wahl des Unternehmers, sondern er ist, je nachdem das eine oder andere rechtlich geboten, zur Zahlung oder Hinterlegung verpflichtet (§ 36, 37 Ent.-Ges. Strieth. Bd. 81 S. 224). Die Enteignungsbehörde ist verpflichtet, formell und materiell die Zahlung an den wirklich Legitimirten bezw. die Hinterlegung zu prüfen und von diesem Ergebnisse die Enteignungs-Erklärung abhängig zu machen, da anderenfalls den dem Eigenthümer durch Art. 9 der Verfass. gewährleisteten Rechten nicht Genüge geschehen würde (Erl. des Hand.-Min. v. 16. März 1878, II. 3181, V. 1075, A. I. 9d und 10. Septbr. 1878). Die Hinterlegung ohne Enteignungs-Resolut berechtigt den Unternehmer noch nicht zur Besitzergreifung. (Strieth. Bd. 90 S. 197.) Derselbe darf der Auszahlung der hinterlegten Summe an den Expropriaten bis zur rechtskräftigen Entscheidung eines auf Herabsetzung derselben angestrengten Prozesses nicht widersprechen. (Strieth. Bd. 82 S. 224.) Die rechtsgiltige Hinterlegung steht der Zahlung gleich (Strieth. Bd. 89 S. 322). Vgl. hierzu noch oben Anm. 77 S. 400. Im Gebiete des Rheinischen Rechts ist überall die Hinterlegung angezeigt, weil jeder Hypotheken-Gläubiger befugt ist, noch innerhalb vierzehn Tagen nach Transskript. der Verkaufsurkunde, welcher der Enteign.-Beschluß entspricht, die ihm zustehenden Hypotheken eintragen zu lassen (Erl. d. Hand.-Min. 15./12. 1875, V. 11663, B. II. 176, 1). Auch im Falle des § 26 ist das Verfahren gemäß § 32 nicht zu umgehen, wenn es sich um Zwangsvollstreckung z. B. Exmission der Miether handelt (Erl. d. H.-M. v. 26. Mai 1877, II. 11268, V. 5292, B. I. 202, 3).

[120]) § 32 Abs. 2 Ent.-Ges.; d. h. wenn nicht laut besonderer Vereinbarung der Expropriat noch länger den Besitz behalten soll. Einer Uebergabe bezw. Auflassung bedarf es nicht. Hindert der Expropriat die thatsächliche Besitznahme, so ist die Enteignungsbehörde zur Zwangsvollstreckung berechtigt und verpflichtet (Ob.-Trib. Strieth. Bd. 75 S. 130. Cirk.-Erl. des Min. d. J. u. f. H. v. 28. Jan. 1878, II. 92, III. 851, V. 34, B. I. 30a, 1a E.-V.-Bl. S. 36 u. der öffentl. Arb. vom 18. Juni 1879). Gegen eigenmächtige Eingriffe des Unternehmers hat der Expropriat civil- und criminalrechtl. Schutz (Eger, Ent.-Ges. I. S. 29, 30. Striethorst Bd. 77 S. 40, Bd. 58 S. 102, Bd. 88 S. 92, Bd. 91 S. 175, Bd. 92 S. 205. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 397, Bd. 4 S. 349).

[121]) Daher ist auch eine Abänderung oder Aufhebung der Enteign.-Erklärung in der Minist.-Instanz nicht gestattet (Entsch. des Min. f. H. vom 8. September 1878). Ist irrthümlich ein Grundstück ohne Zustimmung des Eigenthümers und ohne vorgängiges Enteign.-Resolut zu einem Eisenbahn-Unternehmen verwendet, so kann der Eigenthümer, sobald das Unternehmen seiner Bestimmung übergeben ist, dasselbe nachträglich nicht wieder zurückfordern, sondern nur Entschädigung verlangen (Ob.-Trib. 12. Juli 1875, Entsch. Bd. 75 S. 154). Nur die Enteignungsbehörde ist legitimirt, die Eintragung der Enteignung bei dem Grundbuchrichter 2c.

der Enteignungserklärung hat die Spruchbehörde da, wo nach den bestehenden Gesetzen von dem Eigenthumsübergange Nachricht zu den Gerichtsacten zu nehmen ist, oder wo zur Eintragung des Eigenthumsübergangs bestimmte öffentliche Bücher bestehen, der zuständigen Gerichts- oder sonstigen Behörde von der Enteignung Nachricht zu geben beziehungsweise dieselbe um Bewirkung der Eintragung zu ersuchen.[122]) Der Enteignungsbeschluß steht hierbei dem Erkenntnisse eines Gerichts gleich.[123])

II. Die Entschädigungssumme wird an denjenigen **bezahlt**, für welchen die Feststellung stattgefunden hat.[124]) Dieselbe wird in Er-

---

mittelst Ersuchens zu betreiben. Der Unternehmer hat sich daher mit seinen bezüglichen Anträgen an die Enteignungsbehörde zu wenden (Beschl. des Kammerger. Berlin vom 22. Februar 1886. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5 S. 141).

[122]) § 33 Satz 1 Ent.-Ges. Diese Bestimmung steht nicht ganz im Einklang mit § 44 Ent.-Ges., wonach das Eigenthum erst mit Zustellung des Enteignungsbeschlusses auf den Unternehmer übergeht. Darnach könnte es kommen, daß dieser als Eigenthümer eingetragen wird, bevor er es durch Zustellung des Enteignungsbeschlusses geworden ist. Demgemäß ist die Gleichzeitigkeit nicht wörtlich zu nehmen. Die Mittheilung des Eigenthumsüberganges kann füglich erst erfolgen, wenn dieser durch die Zustellung wirklich stattgefunden hat. Früher liegt ein Eigenthumsübergang nicht vor. Der Widerspruch zwischen § 33 und 44 wurde übrigens bei der II. Lesung des Abg.-H. erkannt, aber nicht beseitigt, weil anderenfalls die bezügl. Mittheilung leicht vergessen werden könnte. Im Geltungsbereiche der Grundbuchordnung ist die zuständige Gerichtsbehörde das Amtsgericht der belegenen Sache. Ueber die Form der Requisition s. §§ 35, 41 Gr.-B.-O. (bei Theilenteignungen auch § 58 l. c. Johow Bd. 4 S. 104. Johow u. Künzel Bd. 1 S. 73.) Von Beschaffung eines Katasterauszuges und einer beglaubigten Karte der enteigneten Parzelle darf die Eintragung nicht abhängig gemacht werden. Ist die Abschreibung noch nicht thunlich, so muß die erfolgte Enteignung in Abth. II entweder definitiv oder in Form einer Vormerkung eingetragen werden (Beschl. des Kammergerichts 31. Dezember 1883. Eisenbahnrechtl. Entsch.-Bd. 3 S. 163). Gegen den ablehnenden Bescheid steht der Enteignungsbehörde (nicht dem Unternehmer, Erl. d. M. d. öffentl. Arb. vom 2. April 1880) der ordentliche Beschwerdeweg zu (§§ 31, 40, 50 f. Ausf.-Ges. z. D. G.-V.-G. vom 24. April 1878), nicht aber wegen unterlassener oder abgelehnter Löschung privatrechtlicher Verpflichtungen, wenn sie selbst die Löschung nicht nachgesucht hatte (Johow u. Küntzel Bd. 2 S. 11). Mit der Eintragung des Eigenthumsüberganges ist die Vormerkung (§ 24) wieder zu löschen.

[123]) § 33 Satz 2 Ent.-Ges.; d. h. bietet für die Eintragung den gleich wirksamen Titel. Darauf beschränkt sich jedoch die Rechtswirksamkeit des Enteignungs-Beschlusses nicht, da seine Zustellung auch ohne Eintragungsantrag oder Auflassung den Eigenthumsübergang selbst involvirt. (§ 44 Abs. 1 Ent.-Ges. Löbell S. 169 Note 2.) Eisenbahn-Parzellen müssen auf Verlangen von dem Stammgrundstücke ohne Uebertragung auf ein anderes Blatt abgeschrieben werden. Beschluß des Kammerger. vom 17. September 1883. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 103.

[124]) § 36 Abs. 1 Ent.-Ges.; d. h. an diejenigen, für welche die Entschädigung gemäß § 29 Abs. 2 l. c. besonders festgestellt ist, vorausgesetzt, daß nicht nach § 37 zu hinterlegen ist oder allgemeine Hinderungsgründe der Zahlung entgegenstehen. Durch die Zahlung befreit sich der Unternehmer von seiner Verbindlichkeit und erfüllt die Voraussetzung für die Vollziehung der Enteignung. Dritte, welche auf die Entschädigung Anspruch machen, sind lediglich an die gemäß § 29 Abs. 2 legitimirten

mangelung abweichender Vertragsbestimmungen von dem Unternehmer mit fünf Prozent vom Tage der Enteignung verzinst, soweit sie zu dieser Zeit nicht bezahlt oder hinterlegt ist.[125]) Wird die durch Beschluß der Spruchbehörde festgesetzte Entschädigungssumme durch die gerichtliche Entscheidung herabgesetzt, so erhält der Unternehmer den gezahlten Mehrbetrag ohne Zinsen, den hinterlegten Mehrbetrag aber

---

Berechtigten zu verweisen (§ 45 Abs. 2). Doch kann der Unternehmer in solchem Falle auch hinterlegen. Der Unternehmer ist, wie berechtigt, so auch verpflichtet, an die nach § 29 Abs. 2 Legitimirten zu zahlen und darf deren Legitimation nicht nachträglich im gerichtlichen Verfahren anfechten (Erk. des Reichsger. v. 20. April 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 260). Um so wichtiger ist die richtige Feststellung der Berechtigten durch die Enteignungsbehörde (s. Anm. 90 S. 403). Die Befugniß zur Beschreitung des Rechtswegs berechtigt den Unternehmer nicht, bis zur richterlichen Entscheidung die Zahlung auszusetzen oder der Auszahlung der hinterlegten Summe zu widersprechen, sondern nur event. zur späteren Rückforderung des Mehrbetrages (Strieth. Bd. 82 S. 224).

[125]) § 36 Abs. 2 Ent.-Ges. Denn mit der Enteignung erlangt der Unternehmer den Besitz (§ 32 Abs. 2) und darf nach den für die Enteignung maßgebenden Grundsätzen vom Kaufe (S. 336 u. Eger, Ent.-Ges. I. S. 167 f.) Sache und Kaufgeld nicht zugleich nutzen. (§ 109 I. 11 A. L.-R. Strieth. Bd. 32 S. 190. R.-O.-H.-G. Bd. 19 S. 168. Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 299, Bd. 3 S. 218. Abweichend mit Unrecht: Reichsger. 2. Hülfs-Senat, eod. Bd. 1 S. 310 u. Seydel S. 207.) Da jedoch nach § 32 die Zahlung oder Hinterlegung der Enteignung (Besitzeinweisung) vorangehen, so kann der Fall der Verzinsungspflicht für den Unternehmer nur selten eintreten, z. B. wenn er zu Unrecht hinterlegt hat, und ferner in Dringlichkeitsfällen (§ 34) für den Betrag, um welchen die etwa später im Rechtswege festgestellte Entschädigung die verwaltungsseitig festgesetzte übersteigt. Andererseits gebühren, da die Zinspflicht des Unternehmers erst mit der Enteignung beginnt, aus gleichem Grunde dem Unternehmer die Zinsen für die Zwischenzeit, von der Zahlung ꝛc. bis zur Enteignung (Eger, Ent.-Ges. I, S. 168). Durch Vertrag kann der Termin der Zinszahlung anderweit bestimmt werden. Geht insbesondere der Feststellung der Entschädigung eine Einigung zum Zwecke sowohl der Ueberlassung des Besitzes als der sofortigen Abtretung des Eigenthums auf Grund des § 16 Ent.-Ges. voran oder erfolgt die Vereinbarung gemäß § 26 l. c., so liegt ein Kaufvertrag vor und die Verzinsung beginnt mit dem Tage der Uebergabe. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 299, Bd. 3 S. 218. In der bloßen Ertheilung der Bauerlaubniß liegt ein Kaufvertrag an sich nicht. Die Frage der Verzinsung kann also in diesem Falle aus den Normen des Kaufes nicht beantwortet werden. Vielmehr hängt diese Frage lediglich von der Vereinbarung ab, welche die Parteien bei Ertheilung der Bauerlaubniß getroffen haben (Nutzungszins, Pacht- oder Miethszins), und Mangels einer Vereinbarung ist ein Anspruch aus der in rem versio statthaft (s. Eger a. a. O. S. 169). Nur das Entschädigungskapital, nicht auch die Zinsen, sind zu hinterlegen (Besch. v. 4. April 1876, II. 5508, B. I. 33, 3). Im Gebiete des Rhein. Rechts muß stets hinterlegt werden, da Hypotheken noch 14 Tage nach Transskription der Veräußerungs- oder Enteignungsurkunde auf Antrag des Gläubigers eingetragen werden können (Besch. vom 15. September 1875, V. 11663, B. II. 176, 1). Im Uebrigen bilden die Zinsen einen Bestandtheil der Entschädigung und können, wenn das Kapital ohne Zinsen eingeklagt ist, nachgefordert werden, sie gelten nicht als stillschweigend aberkannt (Erk. des Reichsgerichts vom 11. Mai 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 171).

mit den davon in der Zwischenzeit etwa aufgesammelten Zinsen zurück.[126])

Ist nur ein Theil eines Grundbesitzes enteignet, so stehen der Auszahlung der für den enteigneten Theil bestimmten Entschädigungssumme die auf dem gesammten Grundbesitz haftenden Hypotheken und Grundschulden nicht entgegen, wenn dieselben den fünfzehnfachen Betrag des Grundsteuerreinertrags des Restgrundbesitzes nicht übersteigen.[127]) Reallasten, welche der Eintragung in das Grundbuch bedürfen, werden hierbei den Hypotheken gleich geachtet und in entsprechender Anwendung der bei nothwendigen Subhastationen geltenden Grundsätze zu Kapital veranschlagt.[128]) Auch wird bei einer solchen theilweisen Enteignung die Auszahlung der für den enteigneten Theil bestimmten Entschädigungssumme durch nicht eingetragene Reallasten, Fideikommiß-, Stammgut-, Lehn- oder Leiheverband des gesammten Grundbesitzes nicht gehindert, wenn die gedachte Entschädigungssumme den fünffachen Betrag des Grundsteuerreinertrags des gesammten Grundbesitzes und auch die Summe von dreihundert Mark nicht übersteigt.[129]) Die Auszahlung laufender Nutzungen der Entschädigungssumme kann ohne Rücksicht auf die vorgedachten Realverhältnisse erfolgen.[130])

---

[126]) § 36 Abs. 3 Ent.-Ges. Diese Norm hat nur für Dringlichkeitsfälle (§ 34 l. c.) Bedeutung. Die Pflicht zur Verzinsung erstreckt sich auf die gesammte Entschädigung, also auch den für Nachtheile aus Bau und Betrieb, für Wirthschaftserschwernisse ꝛc. ausgeworfenen Theil derselben (Reichsgericht 3. November 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 299). Die Frage, ob der Zinsenanspruch aus § 36 Ent.-Ges. selbstständig auch nach rechtskräftiger Entscheidung über die Hauptsache in besonderem Prozesse geltend gemacht werden kann, richtet sich nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften und ist vom Reichsgericht für das gemeine Recht bejaht worden (s. das vorstehend cit. Erkenntniß. Löbell S. 177. Seydel S. 206).

[127]) § 38 Abs. 1 Satz 1 Ent.-Ges. Der Grund ist die Geringfügigkeit der Werthverminderung. Die verbleibende Sicherheit ist noch immer eine depositalmäßige bezw. pupillarische. Unter dieser Voraussetzung liegt für den Unternehmer nicht nur das Recht, sondern auch die Pflicht zur Zahlung vor. Hinterlegung ist alsdann nicht statthaft. Willigen sämmtliche Realberechtigte in die Auszahlung, so kann dieselbe auch dann erfolgen, wenn die Voraussetzung des § 38 Abs. 1 nicht vorliegt (s. § 48 Ent.-Ges. Löbell S. 182. Bähr und Langerhans S. 106). Auf gütliche Vereinbarungen (§§ 16, 26 Ent.-Ges.) hat nach Sinn und Wortlaut des § 38 diese Vorschrift keine Anwendung, außer wenn ungeachtet der Vereinbarung die Enteignung durchgeführt ist (Seydel S. 216. A. M. Löbell S. 182).

[128]) § 38 Abs. 1 Satz 2 d. h. die Reallasten erhalten gleichen Schutz. Die Grundsätze sind im § 32 des Ges. v. 13. Juli 1883, G.-S. S. 131 ausgesprochen, s. im Uebrigen Anm. 127.

[129]) § 38 Abs. 2 Ent.-Ges. Bähr u. Langerhans S. 107.

[130]) § 38 Abs. 3 Ent.-Ges.

III. Der Unternehmer ist verpflichtet, die Entschädigungssumme zu **hinterlegen**:[131]) 1) wenn neben dem Eigenthümer Entschädigungsberechtigte vorhanden sind, deren Ansprüche an die Entschädigungssumme zur Zeit nicht feststehen;[132]) 2) wenn das betreffende Grundstück Fideikommiß oder Stammgut ist, oder im Lehn- oder Leiheverbande steht;[133]) 3) wenn Reallasten, Hypotheken oder Grundschulden auf dem betreffenden Grundstück haften.[134]) Die Hinterlegung erfolgt bei derjenigen Stelle, welche für den Bezirk der belegenen Sache zur Annahme von Hinterlegungen der betreffenden Art, beziehungsweise von gerichtlichen Hinterlegungen bestimmt ist.[135]) Ueber die Rechtmäßigkeit der Hinterlegung findet ein gerichtliches Verfahren nicht statt. Jeder Betheiligte kann sein Recht an der hinterlegten Summe gegen den dasselbe bestreitenden Mitbetheiligten im Rechtswege geltend machen. Soweit nach dem Rechte einzelner Landestheile ein gerichtliches Vertheilungsverfahren in derartigen Fällen stattfindet, behält es dabei sein Bewenden.[136])

---

[131]) § 37 Abs. 1 Ent.-Ges. (Erk. des Reichsgerichts vom 9. Februar 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 196); und zwar nach eigener Prüfung und auf eigene Gefahr; eine Entscheidung der Enteignungsbehörde hierüber findet vorher nicht statt, folgt vielmehr in Betreff der Rechtsgültigkeit erst hinterher (§ 32 Ent.-Ges. s. S. 409). Die rechtsgiltige Hinterlegung steht der Zahlung gleich (Strieth. Bd. 89 S. 322). Die im Folgenden aufgeführten 3 Fälle schließen andere Fälle nach Maßgabe allgemeiner gesetzlicher Bestimmungen nicht aus. Die Hinterlegungspflicht besteht auch in den Fällen freier Vereinbarung (§ 16 bei Durchführung des Enteignungsverfahrens und § 26) mit Rücksicht auf den hiermit verbundenen Eintritt der Lasten- 2c. Freiheit (Entsch. des Kammerger. v. 16. Febr. 1879. A. M. Seydel S. 209, 210 und anscheinend auch Löbell S. 180 Note 10). Denn, wenn dies das Gesetz auch nicht ausdrücklich bestimmt, so spricht doch die gleiche ratio legis dafür. Das Rückforderungsrecht des vielleicht zu viel Gezahlten ist kein Depositionsgrund (Strieth. Bd. 82 S. 224).

[132]) § 37 Ziff. 1 Ent.-Ges. Stehen die Antheile der Nebenberechtigten an der gemeinsamen Entschädigungssumme fest (§ 29) oder sind den Nebenberechtigten besondere Entschädigungen ausgeworfen (§ 11, § 29), so bedarf es hiernach der Hinterlegung nicht (Seydel S. 211. Löbell S. 179 Note 3. Bähr u. Langerhans S. 104.)

[133]) Vgl. § 37 Ziff. 2, § 17 Abs. 3, §§ 47, 49 Ent.-Ges. Dalcke S. 120.

[134]) §§ 37 Ziff. 3, 48, 49 Ent.-Ges. Im Gebiete des Rhein. Rechts muß stets hinterlegt werden (s. den in Anm. 125 aufgef. Min.-Besch. v. 15. Dezember 1875, V. 11663).

[135]) s. hierüber § 37 Abs. 2 Ent.-Ges. §§ 1—3 Hinterleg.-Ord. v. 14. März 1879 und Allg. Verf. der Min. d. Finanz. u. Just. vom 31. Juli 1879. Just.-Min.-Bl. S. 216.

[136]) § 37 Abs. 3 Ent.-Ges. Betheiligte sind alle, welche zur Zeit, wo die Auszahlung beantragt wird, an der Entschädigungssumme noch participiren (Seydel S. 212). Sind diese nicht einig, so muß, da zur Auszahlung, abgesehen vom Falle des § 49, die Einwilligung aller Betheiligten erforderlich ist (§§ 47, 48 Ent.-Ges. und § 30 Hinterl.-Ord.) die Feststellung der Legitimation und des Antheilsverhältnisses im Rechtswege erfolgen. Jeder, welcher Ansprüche erhebt, hat über die

§ 25. Das dringliche Enteignungsverfahren.

Das dringliche Verfahren besteht in einer Verkürzung des gewöhnlichen Verfahrens derartig, daß der Unternehmer in Fällen, welche nach behördlicher Entscheidung der Beschleunigung bedürfen, nicht erst die Beschreitung des Rechtswegs über die Entschädigung abzuwarten braucht, um in den Besitz der enteigneten Grundstücke zu gelangen, sondern, sobald die Entschädigung im Verwaltungswege festgestellt und gezahlt oder hinterlegt ist, in den Besitz der Grundstücke durch die Enteignungsbehörde gesetzt und dem Expropriaten alsdann überlassen wird, nachträglich den Rechtsweg zu beschreiten.[137]) Das Gesetz erörtert den Begriff der Dringlichkeit nicht. Vielmehr ist der Enteignungsbehörde überlassen, dem Wortverstande gemäß zu entscheiden, ob der einzelne Fall aus besonderen im öffentlichen Interesse liegenden Gründen der Beschleunigung bedarf und daher den Charakter der Dringlichkeit trägt.[137a]) Zu den öffentlichen Bauten, bei welchen in der Regel dieses Dringlichkeitsverfahren Anwendung findet bezw. von den Enteignungsbehörden auch ohne besonderen Nachweis zu beschließen ist, gehören die Eisenbahnbauten, von deren beschleunigter Fertigstellung zumeist die wichtigsten öffentlichen Interessen abhängen.[138])

Empfangsberechtigung den Nachweis zu führen (§ 22 Hinterleg.-Ord.). Den Hinterlegungsstellen liegt nur die Pflicht ob, die Legitimation der Empfangsberechtigten auf Grund der Enteignungsbeschlüsse und sonstigen Urkunden (Erkenntnisse 2c.) formell zu prüfen. Eine materielle Prüfung steht ihnen nicht zu. Die Zustimmung des Unternehmers zur Auszahlung ist nicht erforderlich (Entsch. des Min. f. Hand. vom 27. Oktober 1878, II. 17184, V. 6762. Löbell S. 180. Seydel S. 213 f. Johow Bd. 8 S. 72) und würde die Hinterlegungsstelle von der Verantwortlichkeit nicht befreien. Auch wenn er auf Herabsetzung der Entschädigung geklagt hat, ist er zum Widerspruch gegen die Auszahlung nicht befugt (Strieth. Bd. 81 S. 224). Bezüglich des Exnexuationsverfahrens werden nach Emanation der Gr.-Buch-Ord. vom 5. Mai 1872 noch immer § 15 des Eisenbahn-Gesetzes vom 3. November 1838 u. d. V. vom 5. August 1832 maßgebend bleiben, auch nach dem Gesetz vom 3. März 1850 die General-Kommissionen für berechtigt erachtet werden müssen, Zwecks Ertheilung des Unschädlichkeitsattestes die Original-Ueberlass.-Verträge vorgelegt zu verlangen (Erl. vom 23. Juni 1875, II. 10519, A. I. 9d).

[137]) s. oben S. 387 und Anm. 5 u. 6.

[137a]) Festzuhalten ist jedenfalls, daß es sich immerhin um ein Ausnahmeverfahren handelt, dessen Zulassung sich nur aus den besonderen Umständen des Falls rechtfertigt und der speziellen Begründung in der Regel bedarf. Voraussetzung ist, daß von der Dringlichkeitserklärung die sofortige Ausführung in der That abhängig ist; daher bedarf es, wenn die Bauerlaubniß ertheilt ist, einer besonderen Motivirung des Dringlichkeitsantrages. Rek.-Besch. des Hand.-Min. v. 22. Dezbr. 1876, 10. Juli 1877 u. 11. Dezbr. 1878.

Auch kann der Umstand, daß der Eigenthümer nur gegen Verzinsung die Bauerlaubniß ertheilen will, diesen Antrag nicht begründen.

[138]) Der Eigenthümer hat daher event. das Gegentheil darzuthun (Rek.-Besch. des Min. f. H. v. 5. März u. 28. Septbr. 1877. II. 21048, B. I. 30a, 3.; vom

In dringlichen Fällen kann die Spruchbehörde[138a]) auf Antrag des Unternehmers anordnen, daß noch vor Erledigung des Rechtsweges die Enteignung erfolgen solle, sobald die durch Beschluß festgestellte Entschädigungs- oder Kautionssumme gezahlt oder hinterlegt worden.[139]) Der Antrag kann noch vor dem Entschädigungsfeststellungsbeschluß gestellt und alsdann mit diesem der Dringlichkeitsbeschluß alsbald verbunden werden. Die Anordnung kann unter Umständen auch von vorgängiger Leistung einer besonderen Kaution abhängig gemacht werden.[140]) Gegen die Anordnung der Spruchbehörde in diesen Fällen steht innerhalb dreier Tage nach der Zustellung jedem Betheiligten der Rekurs an die vorgesetzte Ministerialinstanz offen.[141])

Jeder Betheiligte kann binnen sieben Tagen nach dem ihm bekannt gemachten, die Dringlichkeit aussprechenden Beschlusse verlangen, daß der Enteignung eine Feststellung des Zustandes von Gebäuden

---

8. Oktober 1881, IIb 13384, IV. 3916 und 23. Dezember 1881, IIb. 17028, IV. 4793.)

[138a]) s. Anm. 35 S. 392.

[139]) § 34 Abs. 1 Ent.-Ges. Der Antrag des Unternehmers ist erforderlich. Von Amtswegen kann die Dringlichkeitserklärung nicht ausgesprochen werden. Die Entscheidung erfolgt nur im Verwaltungswege durch die zuständigen Enteignungsbehörden mit Rekurs an den Minister der öffentlichen Arbeiten (s. Anm. 141). Die Dringlichkeitserklärung ist nicht von der vorgängigen Zahlung oder Hinterlegung der Entschädigungs- oder Kautionssumme abhängig. Aber, bis dies nicht rechtsgültig geschehen, kann die Enteignung nicht ausgesprochen werden (Entsch. des Min. f. H. vom 20. August 1878, II. 14418. V. 5008, A. I. 9d). Die Dringlichkeitserklärung ist daher streng zu unterscheiden von der Enteignungserklärung (Reskr. d. H.-M. v. 27. Januar 1879 und des Min. der öffentl. Arb. vom 14. Januar 1884). Bei Eisenbahngesellschaften hat das Eisenbahn-Kommissariat die Correspondenz zwischen diesen und den Enteignungsbehörden zu vermitteln. (Cirk.-Erl. des Min. d. J. u. f. H. vom 7. November 1877, E.-V.-Bl. S. 11.)

[140]) § 34 Abs. 2 Ent.-Ges.; die Kaution ist als Sicherheit für eine im Rechtswege zu gewärtigende Erhöhung der Entschädigung von der Enteignungsbehörde nach pflichtmäßigem Ermessen festzusetzen (Rek.-Besch. d. Min. f. H. vom 1. April 1878). Dieses Moment und Zweifel über die Vermögenslage des Unternehmers sind die beiden Voraussetzungen. (Rek.-Besch. d. Min. f. H. vom 2. März 1877, II. 4298. B. I. 202, 3.) Vom Fiskus kann Kaution nicht gefordert werden (§ 41 Ent.-Ges.).

[141]) § 34 Abs. 3 Ent.-Ges., d. h. gegen die Dringlichkeitserklärung oder deren Versagung (A. M. Löbell S. 172) sowie gegen die Festsetzung einer Kaution. Die dreitägige Frist ist auch für das Geltungsgebiet des Zuständ.-Ges. beibehalten. Der Rekurs kann sowohl bei der ersten Instanz (Rek.-Besch. vom 15. September 1875, II. 16965 A. I. 9d und 13. August 1878, II. 14654 B. I. 30a, 3), als beim Minister der öffentlichen Arbeiten angebracht werden. Letzterer ist die allein entscheidende Instanz. (Vgl. im Uebrigen § 122 des Ges. vom 30. Juli 1883.) Der Rekurs hat aufschiebende Wirkung (s. hierzu § 53 l. c.). Eine besondere Rekurs-Rechtfertigungsfrist kennt das Gesetz nicht (Rek.-Besch. vom 23. Oktober 1877, II. 22835, B. III. 1, 2k).

oder künstlichen Anlagen voraufgehe.[142]) Dieselbe ist bei dem Gerichte der belegenen Sache (Amtsgerichte) mündlich zu Protokoll oder schriftlich zu beantragen.[143]) Das Gericht hat den Termin schleunigst und nicht über sieben Tage hinaus anzuberaumen und hiervon die Betheiligten und die Enteignungsbehörde zeitig zu benachrichtigen.[144]) Die Zuziehung eines oder mehrerer Sachverständigen kann auch von Amtswegen angeordnet werden. Sind die Parteien über die Sachverständigen nicht einig, so ernennt das Gericht dieselben.[145]) Die Enteignung kann nicht vor Beendigung dieses Verfahrens erfolgen, von welcher das Gericht die Enteignungsbehörde zu benachrichtigen hat.[146])

§ 26. Vorladungen, Zustellungen, Kautionen und Kosten.

I. Alle Vorladungen und Zustellungen im Enteignungsverfahren sind giltig, wenn sie nach den für gerichtliche Behändigungen bestehenden Vorschriften erfolgt sind.[147]) Die vereideten Verwaltungsbeamten haben dabei den Glauben der zur Zustellung gerichtlicher Verfügungen bestellten Beamten.[148])

---

[142]) § 35 Abs. 1 Ent.-Ges. Der Zweck ist, für den Fall der späteren Beschreitung des Rechtsweges (§ 30) den Beweis für den Zustand der Gebäude und künstlichen Anlagen zu sichern. Nur auf diese beiden Kategorien darf sich das Verfahren erstrecken, und lediglich insoweit, als sie sich auf dem zu enteignenden Grundstücke selbst befinden. Unter Betheiligten sind sowohl die Expropriaten, wie die Unternehmer zu verstehen. Das Verfahren kann ohne vorgängige Dringlichkeitserklärung (§ 34) nicht stattfinden, außer bei Vereinbarung der Interessenten hierüber (Johow Bd. 8 S. 75). Die Frist läuft von der Rechtskraft des Beschlusses. (Bähr und Langerhans S. 100. Löbell S. 174. Seydel S. 203.) Ein später angebrachter Antrag könnte nur nach §§ 947 f. Civ.-Proz.-Ord. Erledigung finden, jedoch ohne die mit dem Antrage aus § 34 Ent.-Ges. verknüpfte aufschiebende Wirkung, daß die Enteignung alsdann nicht vor Beendigung des Verfahrens erfolgen darf.

[143]) § 35 Abs. 2 Ent.-Ges. Für das Verfahren sind analog die Vorschriften der Civ.-Proz.-Ord. über die Sicherung des Beweises (§§ 447—455) anzuwenden, jedoch bedarf der Antrag nicht des Inhalts des § 449, eine mündliche Verhandlung und Ladung des Gegners durch den Antragsteller (§§ 451, 452) findet nicht statt.

[144]) § 35 Abs. 3 Ent.-Ges.; auch die Enteignungsbehörde, damit diese nicht etwa vorzeitig die Enteignung ausspricht (s. § 35 Abs. 5).

[145]) § 35 Abs. 4 Ent.-Ges.

[146]) § 35 Abs. 5 Ent.-Ges. s. Anm. 144.

[147]) § 39 Satz 1 Ent.-Ges. d. h. §§ 152 ff. Civ.-Proz.-Ord.; über öffentliche Vorladungen und Zustellungen §§ 186—190 l. c. Jede diesen Vorschriften nicht entsprechende Zustellung ist ungiltig. (Mit Rücksicht auf § 30 erkannt vom Reichsgericht unterm 28. Oktober 1884. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 403.) Die Form, wie sie für gerichtliche Behändigungen vorgeschrieben ist, versteht sich nach der Terminologie der §§ 4, 21, 22, 30, 34, 44, 53 nur auf Beschlüsse und Anordnungen der das Enteignungsverfahren leitenden oder darin zur Entscheidung berufenen Behörden, nicht aber auf die Einlegung von Rekursen, welche auf beliebigem Wege erfolgen kann (Rek.-Besch. vom 15. September 1875, II. 16965 A. I. 9d).

[148]) § 39 Satz 2 Ent.-Ges.; und ebenso haben sie die bez. Pflichten dieser Beamten (Gerichtsvollzieher).

II. Wo das Enteignungsgesetz die Anordnung einer **Kaution** vorschreibt oder zuläßt,[149]) ist gleichwohl der Preußische Eisenbahn-Fiskus von der Kautionsleistung frei.[150])

III. Die **Kosten** des administrativen Verfahrens trägt der Unternehmer.[151]) Bei demselben kommen nur Auslagen, nicht aber Stempel und Sporteln zur Anwendung und können die Entschädigungsberechtigten Ersatz für Wege und Versäumnisse nicht fordern.[152]) Im prozessualischen Verfahren werden die Kosten und Stempel taxmäßig berechnet.[153]) Die Kosten des Dringlichkeits-Verfahrens sind vom Antragsteller vorzuschießen. Ueber die Verbindlichkeit zur endlichen Uebernahme dieser Kosten ist im nachfolgenden Rechtsstreit zu entscheiden.[154]) Sämmtliche übrigen Verhandlungen vor den Gerichten,

---

[149]) Bei Vorarbeiten (§ 5), Beschränkung des Grundeigenthums (§ 12), Dringlichkeitserklärung (§ 34).

[150]) § 41 Ent.-Ges. d. h. die Staatseisenbahnen, nicht aber die unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, soweit es sich um Enteignungen handelt, die für Rechnung der betreffenden Privatbahnen ausgeführt werden. Denn die Staatsbehörden fungiren hierbei nur als Vertreter von Privatgesellschaften, nicht des Fiskus (s. oben S. 171, 172).

[151]) § 43 Abs. 1 Satz 1 Ent.-Ges. und zwar in allen im Titel III. des Ent.-Ges. gedachten Fällen, also auch, wenn es nicht zur förmlichen Enteignung kommt (Verf. d. M. d. F. u. f. H. v. 3. März 1878 (I. 17455 resp. V. 1117, III. 7a, 1e). Auch der Eisenbahnfiskus als Unternehmer hat diese Kosten zu tragen. (Besch. d. Min. der öffentl. Arb. v. 15. März 1882).

[152]) § 43 Abs. 1 Satz 2 Ent.-Ges., also nicht für Vertreter (Bähr u. Langerhans S. 111. Löbell S. 193. Seydel S. 130). Zu den Auslagen gehören die Gebühren von Sachverständigen — und zwar nach Maßgabe der gerichtlichen Vorschriften: Geb.-Ord. vom 30. Juni 1878 (Erl. d. H.-M. v. 8. Dezember 1876 und 13. Juli 1877) — und die Tagegelder und Reisekosten der Kommissarien; jedoch bei Landräthen innerhalb der Kreise nur für Rechnung von Privatunternehmern, nicht aber, wenn der Staat selbst Unternehmer ist bezw. bei für fiskalische Rechnung verwalteten Privatbahnen, desgleichen bei mit Reisekosten-Pauschquantum versehenen Baubeamten (Erl. d. Min. d. J., f. F. u. f. H. v. 14. September 1872, M.-Bl. d. i. V. S. 256 und Min. d. Inn., d. öffentl. Arb. u. Fin. vom 23. Febr. 1881, E.-V.-Bl. S. 101.). Wohl aber können Amtsvorsteher Tagegelder und Reisekosten beanspruchen (Cirk.-Erl. d. M. d. J. u. f. H. vom 16. Jan. 1875, I. K. O. 1480 resp. II. 28547, V. 7081, A. 7a, 1e). Schreibegebühren sind nicht als Auslagen anzusehen (Erl. des Fin.-Min. v. 21. Juli 1876, M.-Bl. d. i. V. S. 221). Ueber deren Erstattung bezw. Verrechnung s. Cirk.-Erl. d. M. d. F. u. d. J. v. 17. Dez. 1876, M.-Bl. d. i. V. 1877 S. 38 u. Erl. dess. Min. vom 1. März 1877, eod. S. 83.

[153]) § 43 Abs. 2 Ent.-Ges. Ger.-Kost.-Ges. vom 18. Juni 1878 (R.-G.-Bl. S. 141). Abänder.-Ges. v. 29. Juni 1881 (eod. S. 178). Ausf.-Ges. v. 10. März 1879, G.-S. S. 145. Vom Fiskus sind Schreibgebühren nicht mehr zu erheben. (Allg. Verf. d. J.-M. v. 2. Juli 1881, J.-M.-Bl. S. 149) s. im Uebrigen Anm. 103 S. 406 u. § 20 Anm. 51 S. 308.

[154]) § 43 Abs. 3 Ent.-Ges. in Gemäßheit des § 36 Ger.-Kost.-Ges. (Löbell S. 193).

Grundbuch- und Auseinandersetzungsbehörden, einschließlich der nach § 17 eintretenden freiwilligen Veräußerungsgeschäfte über Grundeigenthum innerhalb des vorgelegten Planes, sowie einschließlich der Quittungen und Consense der Hypothekengläubiger und sonstigen Betheiligten, sind gebühren- und stempelfrei.[155]) Auch werden keine Depositalgebühren angesetzt.[156]) Soweit diese Verhandlungen vor den Notaren vorgenommen werden, sind sie stempelfrei.[157])

§ 27. Zuständigkeit der Enteignungsbehörden.

Die Zuständigkeit zur Leitung des Enteignungs-Verfahrens und zur Beschlußfassung in den einzelnen Abschnitten derselben[157a]) ist in folgender Weise geregelt.

I. In Betreff der vorläufigen Feststellung des Plans steht sowohl die Leitung des Verfahrens wie die Fassung des Beschlusses dem Minister der öffentlichen Arbeiten zu.[158])

II. In Betreff der definitiven Feststellung des Planes,[159]) der Feststellung der Entschädigung im Verwaltungswege,[160]) der Vollziehung der Enteignung,[161]) sowie der Anordnung der Dringlichkeit[162]) ist zu unterscheiden zwischen demjenigen Gebiete, in welchem das Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883 bereits gilt, und demjenigen Gebiete, wo dieses Gesetz noch nicht in Kraft getreten ist.[163])

---

[155]) § 43 Abs. 4 Satz 1 Ent.-Ges. Vgl. hierzu S. 307, 308 u. d. Anm. 43 bis 47 daselbst.

[156]) § 43 Abs. 4 Satz 2 l. c.

[157]) § 43 Abs. 5 l. c. s. S. 308 Anm. 48.

[157a]) § 56 Ent.-Ges. Löbell S. 221 f. Seydel S. 249. Unklar und unvollständig Endemann, Eisenb.-R., S. 325.

[158]) s. oben S. 388 u. Anm. 8.

[159]) §§ 18—21 Ent.-Ges. S. 389 f.

[160]) §§ 24—29 l. c. S. 396 f.

[161]) §§ 32, 33 l. c. S. 408 f.

[162]) §§ 34, 35 l. c. S. 414 f.

[163]) Gemäß § 154 des Land.-Org.-Ges. v. 30 Juli 1883 ist das Zuständigkeitsgesetz in den Provinzen Ost- und Westpreußen, Brandenburg, Pommern, Schlesien und Sachsen, sowie in Hohenzollern in Kraft getreten. In den übrigen Preuß. Provinzen soll dasselbe erst in Kraft treten, je nachdem für dieselben auf Grund besonderer Gesetze neue Kreis- und Provinzialordnungen erlassen sein würden. Dies trifft gegenwärtig zu für Hannover, Hessen-Nassau, Westphalen und die Rheinprovinz. — Im Gebiete des Zuständigkeitsgesetzes ist die Zuständigkeit der Enteignungsbehörden durch die §§ 150, 151, 157 l. c. neu geregelt, in dem übrigen Theile Preußens sind nach wie vor die Bestimmungen des Ent.-Ges. maßgebend.

a) Innerhalb des Geltungsgebietes des Zuständigkeitsgesetzes liegt die Leitung des Verfahrens bis zur Beschlußfassung[164]) dem Regierungspräsidenten, dagegen der definitive Planfeststellungsbeschluß, der Entschädigungsfeststellungsbeschluß, die Enteignungserklärung und die Anordnung der Dringlichkeit dem Bezirksausschusse im Beschlußverfahren (in Berlin der I. Abtheilung des Polizeipräsidiums),[165]) die Entscheidung in der Rekurs- bezw. Beschwerde-Instanz dem Minister der öffentlichen Arbeiten ob.[166])

b) Außerhalb des Geltungsgebietes des Zuständigkeitsgesetzes liegt sowohl die Leitung des Verfahrens, wie die Beschlußfassung überall der Bezirksregierung,[167]) die Entscheidung in der Rekurs- bezw. Beschwerdeinstanz dem Minister der öffentlichen Arbeiten ob.[168])

§ 28. Die Wirkungen der Enteignung.

I. Mit Zustellung des Enteignungsbeschlusses an Eigenthümer und Unternehmer geht das Eigenthum des enteigneten Grundstücks auf den Unternehmer über.[169]) Erfolgt die Zustellung an den Eigenthümer und Unternehmer nicht an demselben Tage, so bestimmt die zuletzt erfolgte Zustellung den Zeitpunkt des Ueberganges des

[164]) § 150 Abs. 1 Zuständ.-Ges. v. 1. August 1883, G.-S. S. 237.

[165]) § 150 Abs. 1 Zuständ.-Ges. Ueber das Beschlußverfahren s. §§ 115 ff. §§ 57—60 des Ges. über die allgemeine Landes-Verwaltung vom 30. Juli 1883, G.-S. S. 195.

[166]) § 150 Abs. 2 l. c. Abweichend von den Bestimmungen des Ent.-Ges. findet die Beschwerde an den Min. der öffentl. Arb. innerhalb zwei Wochen statt. Nur im Dringlichkeitsverfahren (§ 34 Ent.-Ges.) verbleibt es bei der im Ent.-Ges. bestimmten Frist von drei Tagen.

[167]) § 15. §§ 18—21. §§ 24—29. §§ 32—35 Ent.-Ges.

[168]) § 22. § 34 l. c.

[169]) § 44 Abs. 1 l. c. Ueber die Inkongruenz der §§ 33 u. 44 s. Anm. 122 S. 410. Der Eigenthumsübergang hängt also von der Eintragung im Grundbuche nicht ab, sondern erfolgt ex lege durch die Zustellung des Ent.-Beschlusses an den Unternehmer und Expropriaten (Strieth. Bd. 97 S. 296). Daher ist auch eine Anfechtung des Eigenthumsübergangs nicht zulässig. Die Gerichte sind nicht kompetent, den Beschluß in Betreff seiner Rechtsbeständigkeit oder der Legalität des Verfahrens einer Erörterung zu unterziehen. (Strieth. Bd. 98 S. 129.) § 44 bezieht sich nur auf den dinglichen Abschluß der Enteignung, obligatorisch tritt die Perfektion derselben mit dem Entschädigungs-Feststellungsbeschluß ein (§ 29. § 42 Abs. 2 l. c.). Löbell S. 194, 195. Aus dem Wesen der Enteignung als eines erzwungenen Kaufgeschäftes folgt, daß der Uebergang der Gefahr auf den Unternehmer in den verschiedenen Preuß. Rechtsgebieten nach den bez. Normen des Kaufgeschäftes zu beurtheilen ist. (A. M. Seydel S. 228.) Daß die Entwährungshaft und Gewährleistung für Mängel fortfällt, kommt auch bei anderen Kaufgeschäften vor.

Eigenthums.[170]) Diese Vorschrift gilt auch in den Landestheilen, in denen nach den allgemeinen Gesetzen der Uebergang des Eigenthums von der Einschreibung in die Grundbücher oder von der Einreichung des Vertrages bei dem Realrichter abhängig gemacht ist.[171])

II. Das enteignete Grundstück[172]) wird mit dem Zeitpunkt des Eigenthumsüberganges von allen darauf haftenden privatrechtlichen Verpflichtungen frei.[173]) Daß der Eisenbahnunternehmer dieselben vertragsmäßig übernimmt,[174]) ist mit Rücksicht auf die ihm durch die Konzession auferlegte Betriebspflicht nicht zulässig.[175]) Die Entschädigung tritt rücksichtlich aller Eigenthums-, Nutzungs- und sonstigen Realansprüche, insbesondere der Reallasten, Hypotheken und Grundschulden an die Stelle des enteigneten Gegenstandes.[176]) Ist die Abtretung des Grundstücks durch Vereinbarung zwischen Unternehmer und Eigenthümer erfolgt[177]), und

---

170) § 44 Abs. 2 l. c.

171) § 44 Abs. 3 l. c., also auch im Bereich der Grundbuchgesetzgebung vom 5. Mai 1872. (§ 5 des Eigenth.-Erw.-Ges.) Ueber die Abschreibung von Eisenbahnparzellen vom Stammgrundstück s. Anm. 123.) Die Weigerung des Eigenthümers, die Auflassung vorzunehmen, giebt daher auch keinen rechtlichen Grund zur Hinterlegung der Entschädigungssumme (Rek.-Besch. v. 27. Febr. 1877, II. 3352. B. I. 30a, 3.)

172) einschließlich der auf Grund des § 9 mitübernommenen Theile.

173) soweit der Unternehmer dieselben nicht vertragsmäßig übernommen hat. § 45 Abs. 1 Ent.-Ges. Aber auch in diesem Falle kann der dinglich Berechtigte das zur Eisenbahn verwendete Terrain weder subhastiren lassen, noch darüber Verfügung treffen. (Erk. des Reichsger. vom 5. Dezember 1881. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 162.) Ueber Zahl und Umfang der privatrechtlichen Verpflichtungen s. des Näheren oben S. 359—367. Oeffentliche Lasten und Abgaben werden von dieser Bestimmung nicht berührt und unterliegen daher den bezüglichen allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen, d. h. sie gehen auf die enteigneten Grundstücke über, soweit nicht den zum Eisenbahnunternehmen erworbenen Grundstücken in Folge der Art ihrer demnächstigen Verwendung z. B. zu Schienenwegen, fiskalischen Beamtenwohnungen rc. (Allerh. Kab.-Ord. vom 8. Juni 1834, §§ 4 a, c, d, 10. Grundsteuerges. v. 21. Mai 1861 u. §§ 3, 15 ff. Geb. Steuerges. v. 21. Mai 1861.) die Steuerfreiheit gesetzlich eingeräumt ist. In Betreff der Deichlast ist dies ausgeschlossen. § 16 Ges. v. 28. Jan. 1848. Vergl. hierüber noch S. 302 Anm. 33. Soweit hiernach der bisherige Eigenthümer noch zu Unrecht herangezogen wird, hat ihm der Unternehmer das Verauslagte zu ersetzen. Da die Rentenpflicht nicht immer aus dem Grundbuche zu ersehen ist, sind die Eisenbahnbehörden angewiesen, von allen Erwerbungen ländlicher Grundstücke den Rentenbanken und Regierungen Anzeige zu machen. (Erl. d. Min. d. öffentl. Arb. v. 28. Novbr. 1879, E.-V.-Bl. S. 189.) Ueber Servituten, welche noch nach der Enteignung ausgeübt worden sind: Erk. d. Ob.-Trib. v. 9. Juni 1879, D. Jur.-Zeitg. III. S. 650.

174) § 45 Abs. 1 Satz 2 Ent.-Ges.

175) s. oben S. 301. Darnach erübrigt sich in Betreff der Eisenbahnen ein Eingehen auf die zw. Löbell S. 197 Anm. 5 u. Seydel S. 229 bestehende Kontroverse.

176) § 45 Abs. 2 s. Löbell S. 196 Anm. 1. Ueber die Frage, ob die Hypotheken und Grundschulden durch die Enteignung fällig werden: s. Eger, Ent.-Ges., Bd. I S. 302 f.

177) d. h. der Eigenthumsübergang (arg. §§ 44, 45), also im Gebiete der Grundb.-Ord. die Auflassung (s. Seydel S. 233 Anm. 2).

zwar (in Gemäßheit des § 16) behufs Regelung der Rechte Dritter unter Vorbehalt der Durchführung des Enteignungsverfahrens oder in der kommissarischen Entschädigungsfeststellungs-Verhandlung zu Protokoll (in Gemäßheit des § 26), so treten die rechtlichen Wirkungen der Lastenfreiheit auch in diesem Falle ein.[178]) Hypotheken- und Grundschuldgläubiger, sowie Realberechtigte können jedoch, soweit ihre Forderungen durch die zwischen Unternehmer und Eigenthümer vereinbarte Entschädigungssumme nicht gedeckt werden, deren Festsetzung im Rechtswege gegen den Unternehmer fordern, wobei die Beweisvorschriften der §§ 30 und 40 des Enteignungsgesetzes zur Anwendung kommen.[179])

War das enteignete Grundstück Fideikommiß- oder Stammgut, oder stand dasselbe im Lehn- oder Leiheverbande, so ist — abgesehen von dem oben S. 412 im Falle der Theilenteignung angeführten Ausnahmefalle — der Besitzer über die Entschädigungssumme nur nach den Vorschriften zu verfügen berechtigt, welche in den verschiedenen Landestheilen für die Verfügungen über derartige Güter und die an deren Stelle tretenden Kapitalien maßgebend sind.[180]) War das enteignete Grundstück mit Reallasten, Hypotheken oder Grundschulden behaftet, so kann — gleichfalls von dem oben S. 412 bemerkten Ausnahmefalle abgesehen — der Eigenthümer über die Entschädigungssumme nur verfügen, wenn die Realberechtigten einwilligen.[181]) Der

---

[178]) § 46 Satz 1 Ent.-Ges. s. des Näheren oben S. 302, 303 u. Anm. 34, 35. Ueber die Hinterlegungspflicht des Unternehmers s. S. 413 Anm. 131.

[179]) § 46 Satz 2 Ent.-Ges. s. des Näheren oben S. 303 u. Anm. 36 u. Erk. d. Reichsger. v. 30. Juni 1881. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 68.

[180]) § 47 Ent.-Ges. z. B. Ges. v. 3. März 1850 (G.-S. S. 145), 27. Juni 1860 (G.-S. S. 384), 12. April 1885 (G.-S. S. 115), 22. April 1886 (G.-S. S. 139). Voraussetzung ist die Hinterlegung, welche nach § 37 Ziff. 2 überall stattfinden muß, wo nicht der Ausnahmefall des § 38 Platz greift. Dem Besitzer liegt es ob, bei der Hinterlegungsstelle die Auszahlung zu betreiben. Ueber den Ausnahmefall des § 38 s. Anm. 127 f.

[181]) § 48 Ent.-Ges. bildet die weitere Ausführung zum § 37 Ziff. 3 und setzt die Hinterlegung voraus. § 48 ist die Konsequenz des im § 45 ausgesprochenen Grundsatzes und giebt den Nebenberechtigten ein Mittel in die Hand, ihre Rechte dem bisherigen Eigenthümer gegenüber zu wahren. (Erk. d. Reichsger. v. 11. Dezember 1885. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 346.) Es haftet die gesammte Entschädigung, auch der Betrag der Wirthschaftserschwernisse. Die Einwilligung des Unternehmers ist nicht erforderlich (Johow Bd. 8 S. 73), sondern nur die der Realberechtigten. Ueber die Form bestimmt das Gesetz nichts. Daß — wie Löbell S. 202 meint — die Rangordnung der Zwangsversteigerung maßgebend sein soll, ergiebt sich aus dem Gesetze nicht. Der Streit hierüber und über das Antheilsverhältniß ist vielmehr vom Richter nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen zu entscheiden. An Stelle der Einwilligung können auch rechtskräftige Urtel, Vergleichsurkunden, Anerkenntnisse rc. treten. Ueber den Ausnahmefall des § 38 siehe Anm. 127 f.

Eigenthümer des Grundstücks ist jedoch in diesen Fällen befugt, wegen Auszahlung oder Verwendung der hinterlegten Entschädigungssumme die Vermittelung der Auseinandersetzungsbehörden für Regulirung gutsherrlicher und bäuerlicher Verhältnisse, Ablösungen und Gemeinheitstheilungen in Anspruch zu nehmen.[182]) Die Auseinandersetzungsbehörde hat die bei ihr eingehenden Anträge nach den Bestimmungen zu beurtheilen und zu erledigen, welche wegen Wahrnehmung der Rechte dritter Personen bei Verwendung der Ablösungskapitalien in den §§ 110 bis 112 des Gesetzes vom 2. März 1850, betreffend die Ablösung der Reallasten und Regulirung der gutsherrlichen und bäuerlichen Verhältnisse, ertheilt worden sind.[183]) Diese Vorschrift kommt in den Landestheilen des linken Rheinufers, in der Provinz Hannover und den Theilen des Regierungsbezirks Wiesbaden, in welchen die Verordnungen vom 13. Mai 1867 (Gesetzsamml. S. 716) und 2. September 1867 (Gesetzsamml. S. 1463) nicht eingeführt sind, nicht zur Anwendung, vielmehr bleibt es hier bei den bisher bestehenden Vorschriften.[184])

III. Alle Bestimmungen über das Wiederkaufsrecht enteigneter Grundstücke sind aufgehoben.[185]) Dagegen besteht ein gesetzliches Vorkaufsrecht wegen aller Theile von Grundstücken, welche in Folge des verliehenen Enteignungsrechts zwangsweise oder durch freien Vertrag

---

[182]) § 49 Abs. 1 Ent.-Ges. Dieses Recht beschränkt sich auf den Eigenthümer; die anderen Betheiligten dürfen es nicht in Anspruch nehmen. (A. M. das Kammergericht Johow Bd. 8 S. 74.) Die Frage, ob es nur bei Theilenteignungen oder auch bei Enteignung ganzer Grundstücke ausgeübt werden darf, ist streitig. Seydel S. 238 bezieht das Recht nur auf Theilenteignungen, weil im § 37 Abs. 3 ein administratives Vertheilungsverfahren nicht erwähnt ist und die im § 49 Abs. 2 angef. Gesetzesbestimmungen sich nur auf Trennstücke beziehen; das Kammergericht (Johow und Küntzel Bd. 1 S. 147) u. Löbell (S. 203, 204) dagegen mit Recht auch auf ganze Grundstücke, weil die §§ 47, 48, auf welche sich § 49 bezieht, nur von diesen handeln und das Gesetz für die Beschränkung keinen genügenden Anhalt bietet.

[183]) § 49 Abs. 2 Ent.-Ges. Die bezüglichen Anträge sind bei den zuständigen Generalkommissionen zu stellen.

[184]) § 49 Abs. 3 Ent.-Ges.

[185]) § 57 Abs. 1 Ent.-Ges. (s. §§ 16—18 Eisenb.-Ges. v. 3. November 1838); aber nur für die Zukunft seit Inkrafttreten des Ent.-Ges., nicht die bereits in der Vergangenheit erworbenen Wiederkaufsrechte (Löbell S. 223, 224. A. M. Ob.-Trib. 22. Jan. 1877, Entsch. Bd. 79 S. 47 u. Erl. v. 28. Jan. 1882, IIb. 578. 17698. IV. 128. 4991), ferner nur die gesetzlichen, nicht die vertragsmäßigen, die auch weiterhin erworben werden können. (Reichsger. vom 30. Mai 1881, Entsch. Bd. 5 S. 199. § 45 Abs. 1 Ent.-Ges.) Die Frage der Entbehrlichkeit ist event. im Rechtswege zu entscheiden. (Erk. d. Ob.-Trib. v. 26. September 1870, Entsch. Bd. 64 S. 54.)

an den Unternehmer abgetreten sind, wenn in der Folge das abgetretene Grundstück ganz oder theilweise zu dem bestimmten Zwecke nicht weiter nothwendig ist und veräußert werden soll.[186]) Das Vorkaufsrecht steht dem zeitigen Eigenthümer des durch den ursprünglichen Erwerb verkleinerten Grundstücks zu.[187]) Wer das Enteignungsrecht ausgeübt hat, muß die Absicht der Veräußerung und den angebotenen Kaufpreis dem berechtigten Eigenthümer anzeigen, welcher sein Vorkaufsrecht verliert, wenn er sich nicht binnen zwei Monaten darüber erklärt. Wird die Anzeige unterlassen, so kann der Berechtigte seinen Anspruch gegen jeden Besitzer geltend machen.[188])

§ 29. Folgen der nicht rechtzeitigen Ausübung des Enteignungsrechts und des Rücktritts von dem Unternehmen.

Wenn der Unternehmer von dem ihm verliehenen Enteignungsrechte nicht binnen der im definitiven Planfeststellungsbeschlüsse gedachten Zeit Gebrauch macht, oder von dem Unternehmen zurücktritt, bevor die Festsetzung der Entschädigung durch Beschluß der Spruchbehörde erfolgt ist, so erlischt jenes Recht.[189]) Der Unternehmer haftet

---

[186]) § 57 Abs. 2 Ent.-Ges. Dieses Vorkaufsrecht hat keine rückwirkende Kraft (Erl. v. 28. Jan. 1882, IIb. 578. 17698. IV. 128. 4991.); es kann vertragsmäßig darauf verzichtet werden; es besteht nur bei Theil-Enteignungen bezw. Veräußerungen für das Restgrundstück, nicht bei Enteignung zc. ganzer Grundstücke, erstreckt sich aber auch auf diejenigen Grundstückstheile, welche gemäß § 9 Ent.-Ges. der Unternehmer auf Antrag des Expropriaten hat mitübernehmen müssen. (Eger, Ent.-Ges., Bd. 1 S. 240 f. Löbell S. 225. Seydel S. 255. A. M. Grünhut S. 163. v. Rohland S. 44. G. Meyer S. 271. Bering S. 75.) Der Annahme, daß unter Veräußerung nur Kauf, nicht auch Tausch zc. zu verstehen sei (Seydel S. 256), kann nicht beigepflichtet werden, da sonst durch fingirte Tauschgeschäfte das Recht für den Berechtigten leicht illusorisch gemacht werden kann, und ganz allgemein „veräußert" gesagt ist. Findet zwar Veräußerung statt, bleibt aber der Zweck derselbe (z. B. Abtretung des Terrains von einem Eisenbahnunternehmer an einen anderen), so liegt die Voraussetzung für das Recht nicht vor.

[187]) § 57 Abs. 3 Satz 1 Ent.-Ges. Nur dem Eigenthümer, nicht dem dinglich Berechtigten, steht das Recht zu. In Rücksicht auf die Untheilbarkeit und Unübertragbarkeit des Rechts kann dasselbe bei Zerstückelung des Restgrundstücks nur von allen Restbesitzern gemeinsam ausgeübt werden. (Ob.-Trib. Entsch. Bd. 79 S. 166. Dernburg I. § 380 Anm. 8. Seydel S. 256.) Die Uebertragung des Rechts auf einen der Restbesitzer ist nicht zulässig. Wohl aber kann es von demjenigen ausgeübt werden, der die betr. Reststücke wieder in seinem Eigenthum sämmtlich vereinigt (Löbell S. 226).

[188]) § 57 Abs. 3 Satz 2 u. 3 Ent.-Ges.

[189]) § 42 Abs. 1 Satz 1 Ent.-Ges. § 42 handelt vom Erlöschen des Enteignungsrechts durch Ablauf der Zeit oder durch Rücktritt des Unternehmers von dem Unternehmen und unterscheidet in letzterem Falle weiter, ob der Rücktritt vor oder nach dem Entschädigungsfeststellungsbeschluß stattfindet. Was die Zeit anlangt, so ist, wenn diese in der Kgl. Verordnung (§ 2) ausdrücklich bestimmt ist,

in diesem Falle den Entschädigungsberechtigten im Rechtswege für die Nachtheile, welche denselben durch das Enteignungsverfahren erwachsen sind.[190]) Tritt der Unternehmer zurück, nachdem bereits die Feststellung der Entschädigung durch Beschluß der Regierung erfolgt ist, so hat der Eigenthümer die Wahl, ob er lediglich Ersatz für die Nachtheile, welche ihm durch das Enteignungsverfahren erwachsen sind, oder Zahlung der festgestellten Entschädigung gegen Abtretung des Grundstücks, geeignetenfalls nach vorgängiger Durchführung des Prozeßverfahrens, im Rechtswege beanspruchen will.[191]) Hiernach tritt mit dem Entschädigungsfeststellungs-Beschluß im Verwaltungswege die Perfektion des Enteignungsgeschäfts ein, derartig, daß die Obligation zwischen Unternehmer und Eigenthümer existent und letzterer berechtigt wird, vom Unternehmer gegen Abtretung des Grundstücks die Entschädigungssumme zu fordern. Es ist nicht zutreffend, die Enteignungserklärung als die Perfektion des Enteignungsgeschäfts zu bezeichnen.[192]) Dieselbe führt nur den formellen (dinglichen) Abschluß der Enteignung

---

das Enteignungsrecht mit Ablauf der festgesetzten Zeit erloschen und kann nur durch neue Kgl. Verleihung wieder aufleben. Ist — wie in der Regel — in der Königl. Verordnung (sc. Konzession) nichts darüber bestimmt, so ist das Enteignungsrecht an sich für unbegrenzte Zeit und die ganze Dauer des Unternehmens verliehen. Die im § 21 den Ent.-Behörden beigelegte Befugniß, die Zeit des Gebrauchmachens — Mangels einer Bestimmung der Königl. Verordnung — festzusetzen, bezieht sich nicht generell auf die Dauer des Enteignungsrechts selbst (denn dies steht nur dem Könige zu), sondern nur auf die Dauer der Ausübung desselben in den konkreten, dem betr. Planfeststellungsbeschlusse unterliegenden Fällen. Ist die regierungsseitig festgesetzte Zeit verstrichen, so ist mithin nicht das Enteignungsrecht selbst erloschen, sondern nur das Recht zur Ausübung desselben für die betr. Fälle und der Unternehmer muß daher auf Grund des ihm durch die Kgl. Verordnung nach wie vor zustehenden Enteignungsrechts die Wiederholung des ganzen Verfahrens einschließlich der Planfeststellung nachsuchen. (Löbell S. 188. Meyer, Zeitschr. f. D. Gesetzgeb. VIII. S. 577. Seydel S. 130, 131, 220, 221.) Hierbei ist unter „Gebrauch machen" die Stellung derjenigen Initiativanträge zu verstehen, welche dem Unternehmer gemäß §§ 15, 18 bezw. § 24 des Ent.-Ges. obliegen.

[190]) § 42 Abs. 1 Satz 2 Ent.-Ges.; nur im Rechtswege, ohne vorgängige verwaltungsseitige Feststellung oder exekutivische Durchführung. Die Nachtheile bestehen — abgesehen von Wegen und Versäumnissen (§ 43 Abs. 1) — in der Einstellung der bisherigen Bewirthschaftung, Unterlassung von Meliorationen ꝛc.

[191]) § 42 Abs. 2 l. c. Letzteres kann der Eigenthümer nur wählen, wenn er zur Abtretung des Grundstücks in der Lage ist. Alsdann geht die Klage auf Abtretung desselben gegen Zahlung der durch den Entschädigungsfeststellungsbeschluß festgestellten Entschädigung; daß der Unternehmer in diesem Prozesse das Recht, die Herabsetzung der Entschädigung zu beantragen, habe (Löbell S. 191), erscheint nach dem Wortlaute des Gesetzes nicht zutreffend. Ebensowenig kann mit der Entschädigungsklage gemäß § 30 des Gesetzes die Klage aus § 42 auf Zahlung gegen Abtretung vereinigt werden, da erstere nur auf Entschädigung geht und § 42 den Anspruch auf Abtretung von der vorgängigen Durchführung des im § 30 gedachten Prozeßverfahrens abhängig macht.

[192]) A. M. ohne jede Motivirung Endemann, Eisenb.-R. S. 323.

durch den Uebergang des Eigenthums herbei. Der obligatorische Abschluß des Veräußerungsgeschäfts liegt in dem Entschädigungsfeststellungsbeschlusse.[193])

Von allen Fällen des Erlöschens des Rechts durch Nichtgebrauch oder Rücktritt hat die Enteignungsbehörde[194]) die zuständige Grundbuchbehörde in Kenntniß zu setzen und um Löschung der Vormerkung über das eingeleitete Enteignungsverfahren (S. 398) zu ersuchen.[195])

---

[193]) Eger, Ent.-Ges., Bd. 1 S. 27, 28. Löbell S. 188, 189. Rocholl, Rechtsfälle, I. S. 15 f. A. M. Seydel S. 220 (S. 5, 6). Gleim, Arch. f. Eisenb.-R. 1885, S. 43 f., S. 56, 57.

[194]) s. Anm. 64, 65 S. 398.

[195]) § 24 Ent.-Ges. Löbell S. 191. Seydel S. 221. Kammergericht 22. Febr. 1886. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5 S. 141.

Abschnitt VI.

Der Eisenbahn-Bau.*)

Theil a. Die Vorbereitung des Eisenbahn-Baus.

§ 30. Hauptbestandtheile und Systeme.

Ist der Eisenbahn-Grunderwerb ganz oder doch theilweise in dem zunächst erforderlichen Umfange, sei es freiwillig, sei es erzwungen, beendet[1]) oder wenigstens die Bauerlaubniß in Betreff des benöthigten Terrains ertheilt,[2]) so tritt die Herstellung der Eisenbahn in das zweite Stadium; es wird zum Bau der Eisenbahn, sowie im Zusammenhange damit zur Beschaffung der für den Betrieb nothwendigen Betriebsmittel und Betriebsmaterialien (Ausrüstung) übergegangen.

Seiner natürlichen Entwicklung nach zerfällt der Eisenbahn-Bau in drei auf einander folgende Theile:

a. die Vorbereitung,
b. die Ausführung,
c. die Vollendung.

Der Eisenbahn-Bau wird von den für den Bau zuständigen Behörden und Organen[3]) nach Maßgabe der genehmigten Projekte[4]) und Kostenanschläge[4a]) unter Berücksichtigung der hierfür gegebenen landes-

---

*) s. die Literatur-Angaben: Abschnitt I. § 5, S. 14, 15.

[1]) § 19 S. 279.

[2]) § 20 S. 295.

[3]) Staatseisenbahnen: § 17 S. 205—208, 214, 215, 218 f., 222; Privateisenbahnen: § 18 S. 241 f., 264 f.

[4]) § 16 S. 147—155, § 17 S. 205 f., 214, 215.

[4a]) § 16 S. 106 (Anm. 53c u. d) u. S. 151 (Anm. 198). Ueber die Bildung von Baufonds, Bauetats — Verrechnung ders. s. noch Endemann S. 330 u. Anm. 5.

und reichsrechtlichen Bestimmungen[5]) hergestellt. Die für die ursprüngliche Anlegung der Bahn geltenden, im Folgenden dargestellten Normen finden im Wesentlichen auch auf spätere Erneuerungs-, Ergänzungs- und Erweiterungsbauten Anwendung.[6])

Schon die Vorbereitung des Baus führt nothwendig zur Konstituirung einer Reihe von Rechtsverhältnissen. Vornehmlich ist die Abschließung von Verträgen — Eisenbahnbau-Verträgen[7]) — erforderlich, durch welche die gesammten, zur Herstellung der Bahn nothwendigen Leistungen, Lieferungen und Werke stipulirt werden. Die Vereinbarung dieser Verträge muß der Natur der Sache nach der Ausführung vorangehen. Sie bildet daher im Rechtssinne die Vorbereitung des Baus.[8]) Für den Rechtscharakter und die Qualität (bezw. Klassifizirung) der betreffenden Verträge sind aber insbesondere zwei Momente von Bedeutung: die Gliederung des Eisenbahnbaus nach seinen Hauptbestandtheilen und die Systeme, nach welchen der Bau zur Ausführung gelangt.

I. Die Hauptbestandtheile des Eisenbahnbaus[9]) sind folgende:

1. Der Unterbau[10]) ist die Herstellung des eigentlichen Bahnkörpers, des Fahrdammes, gewöhnlich Bahndamm genannt, mit allem Zubehör an Schutzwehren und Nebenanlagen. Die Eisenbahn kann entweder im Niveau des sie umgebenden, natürlichen Terrains gelegen sein oder ihr Unterbau kann durch Erd- und Felsen-Bauten, Tunnels und Brücken gebildet werden. Die Arbeiten des Unterbaus zerfallen hiernach in Erd- und Felsenarbeiten, bestehend in der Bewegung der Erd- oder Gesteinmassen zum Zwecke der Erhöhung (Damm, Auftrag), Vertiefung (Einschnitt, Abtrag) oder Freilegung des Terrains;

---

[5]) § 16 insbes. S. 107, 108, 151.

[6]) insoweit nicht durch die Art dieser Bauten oder ausdrückliche Vorschrift Abweichungen bedingt sind.

[7]) § 31 S. 432.

[8]) In der Erfüllung dieser Verträge liegt sodann die Ausführung des Eisenbahnbaus.

[9]) Es ist hier nicht die Absicht, eine in technischer Beziehung irgendwie erschöpfende Darstellung zu geben, sondern es kommt für den vorliegenden Zweck nur darauf an und genügt, in ganz allgemeinen Zügen die Arten der Eisenbahnbauten aufzuführen, weil sich daraus die Qualität der Verträge ersehen läßt, welche behufs Ausführung der betreffenden Bauten abgeschlossen werden müssen.

[10]) v. Weber, Schule des Eisenbahnwesens, 4. Aufl. 1885. S. 193 f. 298. s. noch die S. 14 Anm. 14 angeführten Schriften über Eisenbahnbau.

in Schutzvorrichtungen d. s. Arbeiten zum Schutze des Bahnkörpers gegen Beschädigung und Verfall (Befestigung der Damm-Böschungen durch Rasenbelag und Anpflanzungen, Entwässerungsanlagen, Abzugsgräben, Verkleidungsmauern, Schnee-Zäune u. Dämme, Hecken 2c.) und in Kunstbauten (vornehmlich die zu den Schutzvorrichtungen erforderlichen Mauerwerke, Durchlässe, Schleußen, ferner Tunnels, Brücken, Viadukte 2c.).

2. Der Oberbau[11]) ist der eigentliche Schienenweg in allen seinen Theilen: nämlich zunächst die Bettung d. i. eine zur Befestigung des Unterbaus auf denselben gelegte Schicht von Sand oder Kies, ferner die Schienenunterlagen oder Schwellen zur Befestigung der Eisenschienen, sodann die Schienen oder Eisengeleise (einschließlich der Ausweichevorrichtungen und Kreuzungen, Weichen, Schiebebühnen, Drehscheiben 2c.), endlich die Schienenverbindung d. i. die Verbindung der Schienen mit den Unterlagen (Schwellen), sowie der Schienen untereinander durch Schienenschrauben, Bolzen, Laschen, Stühle, Platten 2c.

3. Der Hochbau[12]) umfaßt alle diejenigen Baulichkeiten und Einrichtungen, welche nicht zur Herstellung des Bahnkörpers selbst und des Schienenweges gehören d. h. begrifflich nicht Theile des Unter- und Oberbaus der Bahn sind. Diese Bauten bilden einen Hauptbestandtheil der Bahnhöfe (Stationen) und der darauf befindlichen Betriebsvorrichtungen, und zwar als Stations-, Verwaltungs-, Dienstwohn-, Zoll- und Postgebäude, Güterschuppen, Lagerhäuser, Wasserstationen, Maschinen- und Wagen-Schuppen, Werkstätten, Materialien-Depots, Kohlen- und Koaks-Remisen, Weichenstellerhäuser; sie kommen aber auch auf freier Strecke als Bahn-, Brückenwärter- 2c. Häuser vor.

4. Der Bau bezw. die Beschaffung der Betriebsmittel und Betriebsmaterialien.[13]) Unter Betriebsmitteln im engeren Sinne sind nur die Lokomotiven mit Tendern, sowie die Eisenbahnwagen, Personen- und Güterwagen, zu verstehen. Im weiteren Sinne werden hierher aber auch die zum Be- und Entladen der Wagen, zum Wiegen 2c. der Güter erforderlichen Vorrichtungen: Krahne, Hebewerke, Waagen 2c. gerechnet. Auch die Signal-Vorrichtungen, die Signal- und Eisenbahn-Telegraphen gehören hierher. Betriebsmaterialien sind

---

[11]) v. Weber a. a. O. S. 298—384.
[12]) v. Weber a. a. O. S. 420—469.
[13]) v. Weber a. a. O. S. 385—418, 469—600.

die zur Ingangsetzung, Benutzung und Instandhaltung der Betriebsmittel erforderlichen Stoffe, Geräthschaften, Werkzeuge rc.

II. Die Bau-Systeme. Die Ausführung der vorstehend aufgeführten Bauten, deren Gesammtheit den Eisenbahnbau bildet, kann nach zwiefachem Systeme geschehen:

Entweder führt der Eisenbahn-Unternehmer (Staatseisenbahnfiskus oder Eisenbahngesellschaft) den Eisenbahnbau selbst und unmittelbar als Bauherr in eigenem Namen und für eigene Rechnung durch die von ihm bestellten Organe[14]) aus: System des Regie-Baus.[15])

Oder der Eisenbahn-Unternehmer überträgt die Herstellung des gesammten Eisenbahnbaus in Pausch und Bogen einem selbstständigen Bau-Unternehmer[16]) derartig, daß dieser als Bauherr die Ausführung in eigenem Namen und für eigene Rechnung[16a]) mit seinen Organen[17]) übernimmt: System der General-Entreprise.[18])

---

[14]) Anm. 3 u. unten S. 431.

[15]) Dieses System erfordert zwar für den Eisenbahnunternehmer eine ungleich größere Mühewaltung, als das System der General-Entreprise, denn bei ersterem ist von vornherein eine ausgedehnte Bauverwaltung einzurichten, es sind Ausführungs- und Aufsichtsbeamte rc. zu bestellen, eine Materialienverwaltung zu etabliren, die Bauten, soweit sie im Eigenbau ausgeführt werden, mit eigenen Leuten unter eigener Leitung herzustellen, soweit sie aber im Wege der Spezial-Entreprise zur Ausführung kommen, die bezüglichen Verträge mit den Spezial-Unternehmern, Lieferanten, Fabrikanten und Handwerkern abzuschließen und deren Ausführung zu überwachen, es ist ein vollständiges Bau-, Kassen- und Rechnungswesen einzurichten, derartig, daß die Rechnungen einzeln zu prüfen, anzuweisen, zu belegen und auszuzahlen sind. Aber trotz dieser größeren Mühewaltung wird beim Staats- und neuerdings auch beim Privat-Eisenbahn-Bau dem Systeme des Regiebaus der Vorzug gegeben, weil, abgesehen von den bei der General-Entreprise vielfach hervorgetretenen Unregelmäßigkeiten in finanzieller Hinsicht (s. Anm. 18 S. 430) und der Vertheuerung des Baus, gerade in der Leitung und Ausführung des Baus durch eigene Organe eine ungleich größere Garantie der Solidität und Sparsamkeit des Baus erfahrungsgemäß erblickt wird, als in der Leitung und Ausführung durch Dritte, welche nur eine nicht immer bis in die Details durchführbare Ueberprüfung des fertigen Baus zuläßt. Ueberdies gewährt der Regiebau den Vortheil, daß dadurch die Einrichtung der späteren Betriebsverwaltung wesentlich erleichtert wird.

[16]) Ueber den Rechtscharakter dieses Geschäfts s. unten Anm. 22 u. 23 S. 431. Die Selbstständigkeit schließt aber weder die staatlich vorgeschriebene (S. 42 f.) noch die Seitens des Eisenbahnunternehmers vorbedungene Beaufsichtigung des Baus aus. Daß die Eisenbahnbauunternehmer, sofern sie diese Unternehmungen gewerbemäßig betreiben, Gewerbetreibende sind und den Vorschriften der Reichsgew.-Ordnung unterliegen, ist in d. Entsch. d. Reichsger. vom 26. September 1882 Bd. 8 S. 54 zutreffend ausgeführt. Dagegen ist ihnen als solchen die Eigenschaft als Kaufmann nicht zuzuerkennen. (Erk. d. Reichsger. v. 26. Oktober 1885. Eisenbahn-Entsch. Bd. 4 S. 375, 376, s. unten Anm. 23 S. 431.) Dagegen Erk. d. Oest. Oberst. Ger. v. 28. Oktober 1885, eod. Bd. 4 S. 376.

[16a]) Daß der Bauunternehmer zwar im eigenen Namen, aber für Rechnung des Eisenbahnunternehmers den Bau übernimmt, ist zwar an sich angängig, kommt

Beiden Systemen ist gemeinsam, daß die Herstellung einzelner Theile des Baus (Erd- und Felsenarbeiten, Mauerwerk, Brücken, Tunnels, Gebäude, Betriebsmittel) selbstständigen Bau-Unternehmern (Schachtmeistern, Fabrikanten, Handwerksmeistern) in Spezial-Entreprise[19]) übertragen zu werden pflegt, mithin der Eisenbahnbau sowohl beim Regie- wie beim General-Entreprise-System, je nach Maßgabe der Zweckmäßigkeit, in mehr oder weniger großem Umfange[20]) theils in reinem Eigenbau, theils im Wege der Spezial-Entreprise ausgeführt wird.

---

aber in praxi nicht vor. Die Mitübernahme des Grunderwerbs durch den Bauunternehmer ist deshalb mit Schwierigkeiten verknüpft, weil auf diesen das Enteignungsrecht nicht übertragen werden kann. Den Grunderwerb würde er daher aus gleichen Gründen, wie sie S. 317 angeführt sind, zweckmäßig nur als Bevollmächtigter des Eisenbahnunternehmers in dessen Namen übernehmen können.

17) Der Natur der Sache nach wird die Organisation der Bauverwaltung des General-Entrepreneurs im Wesentlichen der Organisation des Eisenbahnunternehmers beim Regiebau analog sein.

18) Das System der General-Entreprise bietet im Vergleich zum Regiebau (Anm. 15) für den Eisenbahnunternehmer, wenn auch die Stipulationen sehr verschiedenartige sein können, doch prinzipiell insofern eine wesentliche Erleichterung und Vereinfachung, als es ihn der Einrichtung einer großen Bauverwaltung und der damit verknüpften Funktionen (S. 429) enthebt und gegen die Unzuträglichkeiten und Zufälle des Baus sichert, sodaß sich in der Regel seine Thätigkeit auf die Kontrole und Abnahme des Baus in vertragsmäßiger Beschaffenheit beschränkt. Diesem Vortheile stehen jedoch so überwiegende Nachtheile gegenüber, daß — in Preußen wenigstens — nach den bisherigen Erfahrungen die General-Entreprise z. B. bei Staatsbahnen prinzipiell ausgeschlossen ist und auch bei Privatbahnen wohl nur noch selten in Anwendung kommen wird. Abgesehen davon, daß den Eisenbahnunternehmer das bei dem Umfange des Objekts sehr erhebliche Risiko der Leistungsfähigkeit, Solidität und Integrität der Generalentrepreneurs trifft, liegt der Nachtheil auch darin, daß die Gewinnabsicht denselben naturgemäß zu dem Streben führt, thunlichst billig zu bauen, daß die Art der Bauten deren Ueberprüfung durch den Eisenbahnunternehmer an sich sehr erschwert, so daß die Gefahr unsoliden Baus sehr nahe liegt. Dazu kommt, daß der General-Entrepreneur, um den Bahnbau zu Stande zu bringen und die Ausführung übertragen zu erhalten, zumeist sich an der Aufbringung des Aktienkapitals betheiligt und den Bau nicht gegen eine bestimmte baare Summe, sondern gegen Ueberweisung des ganzen Aktienkapitals oder eines erheblichen Theils desselben übernimmt d. h. die Aktien an Zahlungsstatt nimmt und den Herstellungspreis — dem unsichern, häufig von ihm beeinflußten Kursstande bezw. Werthe der Aktien entsprechend — unverhältnißmäßig hoch bemißt. Es liegt auf der Hand, daß dadurch die Möglichkeit schwindelhafter Manipulationen gegeben ist.

19) Theilverdingung unter verschiedener Berechnungsweise des Preises, entweder gegen eine von vornherein fest vereinbarte oder nach Einheitssätzen veranschlagte Summe (letzteres bei Akkordarbeiten) s. des Näheren über Form, Abschluß und Inhalt dieser Verträge § 33.

20) Es hängt dies davon ab, in welchem Maaße der Bauherr die Arbeitskräfte und Einrichtungen zur Selbstausführung besitzt. So werden gewisse Objekte wie z. B. Erd- und Felsarbeiten, Mauerwerk, Brückentheile, Betriebsmittel fast durchweg im Wege der Spezialentreprise vergeben.

Bei beiden Systemen — Regiebau und General-Entreprise — sind ferner diejenigen Organe des Bauherrn (Eisenbahn-Unternehmer oder General-Entrepreneur), welche zur Vornahme von Rechtsakten für denselben ermächtigt sind, Bevollmächtigte derartig, daß aus ihren Rechtsgeschäften und Rechtshandlungen, soweit sie im Namen und für Rechnung des Bauherrn vorgenommen werden und in den Grenzen der ertheilten Vollmacht bezw. des bezüglichen Geschäftskreises liegen, der Bauherr unmittelbar berechtigt und verpflichtet wird.[21])

Die General- wie die Spezial-Entreprise-Verträge sind ihrem Rechtscharakter nach Werkverdingungsverträge[22]) und daher den allgemeinen civilrechtlichen Normen dieser Vertragsart unterworfen. Beide unterscheiden sich nur dadurch von einander, daß die ersteren die Uebernahme des Baus einer ganzen Eisenbahn oder Bahnstrecke, die letzteren die Uebernahme einzelner Bauwerke oder Theile derselben zum Gegenstande haben. Der General-Entreprise-Vertrag ist daher nicht Handelsgeschäft im Sinne des Handelsgesetzbuchs, weil er sich auf ein Immobile — Herstellung der Eisenbahn als eines Ganzen — bezieht.[23]) Der Spezial-Entreprise-Vertrag dagegen kann Handels-

---

[21]) nach dem in sämmtlichen Preuß. Rechtsgebieten anerkannten Prinzip der Stellvertretung: s. A. L.-R. I. 13. § 1, 85, 90, 153, 154. Dernburg, 3. A. I. § 113. code art. 1998, § 1, 2. Zachariae II. S. 522. Windscheid § 73, 313. Sintenis II. § 102. Keller § 61. Arndts § 76 u. a.

[22]) s. des Näheren § 31 S. 433. Erk. des Reichsger. v. 22. Novbr. 1879. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 19 u. v. 26. Oktober 1885, eod. Bd. 4 S. 375.

[23]) Erk. des R.-O.-H.-G. vom 11. November 1873, Bd. 11 S. 329 unter Verweisung auf Art. 295 H.-G.-B. Goldschmidt, Hdbch. d. H.-R. I. S. 433, 514, 515. v. Hahn II. S. 45. Anschütz u. v. Völderndorff III. S. 56, 57. Puchelt S. 523. Erk. des R.-O.-H.-G. vom 2. Mai 1874, Entsch. Bd. 13 S. 344, 345 u. v. 10. November 1874 a. a. O. Bd. 15 S. 257—259. Das Reichsgericht motivirt dies in dem Erk. vom 26. Oktober 1885. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 375 wie folgt: „Mit Recht hat der Berufungsrichter angenommen, daß dem Kläger als Bauunternehmer die Eigenschaft als Kaufmann nicht zukomme. Denn wenn auch angenommen werden mag, daß Kläger, abgesehen von Schwellen, Schienen, Weichen ꝛc., welche ihm überwiesen wurden, allerhand bewegliche Gegenstände anschaffte, um solche für den übernommenen Eisenbahnbau zu verwenden, so bildeten doch nicht diese einzelnen Materialien den Gegenstand eines auf Weiterveräußerung abzielenden Geschäftes, so daß sie etwa im Einzelnen als geliefert berechnet wurden, sondern das Objekt der Geschäfte — eines oder mehrerer Werkverdingungsverträge — bildet die Herstellung des Eisenbahnbaues, bezw. einzelner Partien desselben im Ganzen, also ein Immobile, und die über ein solches geschlossenen Geschäfte können, mögen sie gewerbsmäßig oder nicht, in größerem oder kleinerem Umfange geschlossen oder betrieben werden, nie die Natur von Handelsgeschäften annehmen (Art. 275 H.-G.-B.). Deshalb kommt aber auch den Bauunternehmern als solchen die Kaufmannsqualität nicht zu — eine Annahme, die in der Theorie und Praxis auch im Ganzen einstimmig ist. Vgl. Entsch. des R.-O.-H.-G. Bd. 11 S. 329 Nr. 104, Bd. 15 S. 258 ff., Bd, 13 S. 344 ff. Goldschmidt,

geschäft sein, insoweit die Beschaffung von Mobilien (Brückentheilen, Signal- und Telegraphen-Vorrichtungen, Betriebsmitteln rc.), nicht ein Bau als Ganzes, das Objekt des Vertrages bilden.[24])

§ 31. Die Eisenbahnbau-Verträge.

Die Eisenbahnbau-Verträge unterliegen einer zwiefachen Eintheilung:

I. nach ihrem Rechtscharakter,

II. nach der Art ihrer Abschließung.

Handelsrecht Bd. 1 S. 682—685. v. Hahn, Kommentar z. H.-G.-B. zu Art. 275 § 4. Puchelt in der Zeitschrift für französisches Recht Bd. 2 S. 206, 209."

[24]) Das R.-O.-H.-G. nimmt in dem Erk. v. 2. Mai 1874 (Entsch. Bd. 13 S. 343) zutreffend an, daß ein Handelsgeschäft nicht vorliegt, wenn der Vertrag über die Ausführung des Baus als einheitlicher abgeschlossen ist, so daß die Herstellung des Baus als Objekt der Vereinbarung erscheint. Zerfällt dagegen dieser Vertrag in mehrere einzelne Verträge, soll insbesondere der Bauunternehmer die zum Bau erforderlichen Materialien einzeln berechnen und bezahlt erhalten, so ist betreffs dieser ein Verkauf über Mobilien bezw. ein Handelsgeschäft abgeschlossen, ganz so, wie wenn mit einem Dritten über die Lieferung dieser Materialien kontrahirt worden wäre. Weiter folgt aus dieser Verschiedenheit, daß, wenn ein Bauunternehmer Verträge der letzteren Art gewerbemäßig einzugehen pflegt, die gewerbemäßige Anschaffung von Baumaterialien zu dem gedachten Zwecke ihn zum Kaufmann macht, während Bauunternehmungen der ersteren Art die Kaufmannsqualität nicht begründen. Vgl. ebenso Erk. d. R.-O.-H.-G. v. 11. November 1873, Entsch. B. 11 S. 329; v. 3. September 1874 Bd. 14 S. 51; v. 10. Novbr. 1874, Bd. 15 S. 259, u. die Entsch. des Reichsger. v. 26. Oktober 1885 in der vorsteh. Anm. 23. Anderer Ansicht ist der Oesterr. Oberste Ger.-Hof, welcher in dem Erk. vom 28. Januar 1885 (Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 32) Folgendes ausführt: „Es liegt schon in der Natur des von der Geklagten in ihrer Eigenschaft als Bauunternehmerin betriebenen Geschäftes im Allgemeinen und insbesondere in der Natur des dem Vertrage zu Grunde liegenden Geschäftes, daß die von der Geklagten übernommene Ausführung der Unterbauten einer Eisenbahn-Theilstrecke ein Geschäft betrifft, welches unbestreitbar über den Umfang eines bloßen Handwerksbetriebes hinausreicht, und nachdem auch aus dem Vertrage und dessen Beilagen hervorgeht, daß den Geklagten gemäß desselben das zur Herstellung der betreffenden Unterbauten erforderliche Materiale nicht von der klagenden General-Bauunternehmung beizustellen war, sondern, daß die Gewinnung oder sonstige Beschaffung des erforderlichen Materials und die Bearbeitung desselben zum Zwecke der auszuführenden Unterbauten vielmehr den Geklagten selbst oblag, kann es im Hinblicke auf Art. 4 des H.-G. nicht in Zweifel gezogen werden, daß die Geklagten als Kaufleute zu betrachten sind, und daß das von ihnen zur Ausführung übernommene Geschäft im Sinne des Art. 271, Z. 1 und 2 und des Art. 273 H.-G. als ein Handelsgeschäft sich darstellt; es erscheint aber auch ihre Berufung auf Art. 275 H.-G. als eine völlig unbegründete, weil der Gegenstand des Vertrages nicht eine unbewegliche Sache war, obiger Vertrag vielmehr die Leistung einer Arbeit und die Beistellung des hierzu erforderlichen Materials zum Gegenstande hatte, wenngleich diese Arbeitsleistung und die hierbei zu verwendenden und zu bearbeitenden Materialien die Herstellung einer unbeweglichen Sache bezweckten." Vgl. § 31 Anm. 16.

I.

1. Für die Eintheilung nach dem Rechtscharakter ist vornehmlich die Art der in Betracht kommenden, im § 30, I aufgeführten Bauten entscheidend. Es liegt auf der Hand, daß, je nachdem es sich um die Herstellung des Unterbaus[1]) (Bewegung von Erd- und Gesteinmassen) oder des Oberbaus[2]) (Anfertigung und Lieferung von Schwellen, Schienen ꝛc.) oder des Hochbaus[3]) (Bau von Gebäuden) oder endlich der Betriebsmittel[4]) (Lieferung von Lokomotiven und Wagen) d. h. entweder um Leistungen allein oder um Lieferungen allein oder endlich um die Verbindung von Lieferungen und Leistungen zu einem Werke handelt, Verträge von verschiedenem rechtlichen Charakter geschlossen werden:

1) Verträge über Leistungen: Leistungs- (Arbeits-) Verträge.
2) Verträge über Lieferungen: Lieferungsverträge.
3) Verträge über Leistungen und Lieferungen (zur Herstellung ganzer Werke): Werkverdingungsverträge.

Zu den Leistungs- und Arbeitsverträgen gehören auch diejenigen Verträge, welche erforderlich sind zur Bestellung der für die Beaufsichtigung, Leitung und Ausführung des Baus erforderlichen Organe[5]) und Arbeitskräfte (Vollmachts- und Dienstmietheverträge). Den Werkverdingungsverträgen hingegen ist nicht nur die Verdingung einzelner Werke und Bauten (Spezial-Entreprise)[6]) beizurechnen, sondern auch die Uebernahme eines ganzen Eisenbahnbaus in Pausch und Bogen (General-Entreprise)[7]) trägt den Rechtscharakter eines Werkverdingungs-Vertrages in großem Maßstabe und ist den Normen desselben unterworfen.[8])

---

[1]) S. 427.
[2]) S. 428.
[3]) S. 428.
[4]) S. 428.
[5]) mit Ausnahme der Anstellung von Staatsbeamten, auf deren Verhältniß der Vollmachtsvertrag nicht anzuwenden ist: s. Abschn. IX.
[6]) S. 430.
[7]) S. 429.
[8]) Uebrigens befindet sich der Eisenbahnbauunternehmer nicht immer bloß in der Rechtsstellung desjenigen, welcher die Herstellung von Werken verdingt. Es kommt auch andererseits vor, daß er Dritten gegenüber die Herstellung von Werken übernimmt z. B. Adjacenten gegenüber die Anlage von Anschlußgeleisen, der Postverwaltung und Zollverwaltung gegenüber die Anlage von Dienstgebäuden oder Diensträumen und Dienstwohngebäuden ꝛc. Die hierdurch entstehenden Rechtsverhältnisse, in welchen der Eisenbahnbauunternehmer gewissermaßen aktiv als Entrepreneur auftritt, sind

Da die Eingehung von Pacht- und Miethsverhältnissen behufs vorübergehender und zeitweiser Benutzung von Grundstücken zu Bauzwecken (Interimswegen, Werkplätzen, Arbeiterhütten ꝛc.) begrifflich als zum Eisenbahn-Grunderwerb gehörig zu betrachten ist,[9]) so lassen sich im Wesentlichen und mit wenig Ausnahmen[10]) fast alle zum Eisenbahnbau erforderlichen Verträge ihrer rechtlichen Natur nach einer der drei oben aufgeführten Gruppen von Verträgen unterordnen.

2. Die Eisenbahnbauverträge sind ebenso wie die Eisenbahngrunderwerbsverträge prinzipaliter formell und materiell bezüglich ihrer rechtlichen Erfordernisse und Wirkungen den Normen des allgemeinen Civilrechts unterworfen.[11]) Abgesehen von den gesetzlich dem Staatsfiskus bei Abschließung und Erfüllung der Verträge zustehenden Privilegien[12]) macht es keinen Unterschied, ob der Fiskus oder ein Privatunternehmer diese Verträge eingeht. Es kommen danach die verschiedenartigen Normen der drei Preußischen Rechtsgebiete: des Allgemeinen Preuß. Landrechts,[13]) des Gemeinen Rechts[14]) und des Rheinisch-Französischen Rechts[15]) zur Anwendung, insoweit nicht die Bestimmungen des Allg. Deutschen Handelsgesetzbuchs Platz greifen.[16])

---

bei Abschnitt VII (Anschlußgeleise) und Abschnitt X (Verhältniß zur Reichs-, Post-, Telegraphen-, Zoll-Verwaltung) des Näheren erörtert. Auch diese Verträge sind Werkverdingungsverträge, häufig verknüpft mit Grunderwerbsverträgen und Verträgen über die Einräumung dinglicher Rechte ꝛc.

[9]) § 19 S. 288, 290.

[10]) wie z. B. Anmiethung beweglicher Sachen (Arbeits-Maschinen, Geräthe, Wagen ꝛc.) Leihverträge ꝛc.

[11]) § 19 S. 291.

[12]) z. B. Stempelfreiheit, Befreiung von Kautionsstellung ꝛc.

[13]) Leistungsvertrag A. L.-R. Th. 1. Tit. 11 §§ 269 ff. Dienstmiethe: § 894 bis 924 l. c. Werkverdingung: § 925—980 l. c. Lieferungsvertrag § 981—987. Förster-Eccius II § 128, 138. Dernburg II § 156, §§ 191—200.

[14]) Windscheid II § 401. Sintenis II S. 668. Keller S. 640. Arndts S. 504.

[15]) Zachariae-Puchelt II S. 543, 553.

[16]) s. oben § 30 Anm. 23, 24 S. 431 f. und H.-G.-B. Art. 337—359. Zutreffend bemerkt Endemann, R. d. Eisenb. S. 366, 367: „Die Verträge über die Lieferung beweglicher Ausrüstungsgegenstände können Handelsgeschäfte sein; absolute als Uebernahme der Lieferung von Gegenständen, die der Lieferant erst anschafft, nicht selbst produzirt (H.-G.-B. Art. 271 Nr. 2), sei es auch, daß sie, wie z. B. Schienen, zur Verwendung in Immobilien bestimmt sind, oder relative, insofern es sich um die gewerbliche Uebernahme einer Bearbeitung oder Verarbeitung von Materialien handelt, welche der Eisenbahn- oder Bau-Unternehmer liefert (H.-G.-B. Art. 271 Nr. 1) oder auch als Anschaffungen, welche der Eisenbahn-Unternehmer, der (in der Eigenschaft des Frachtführers Art. 390—431 H.-G.-B.) als Kaufmann erscheint, zum Zwecke der Ausübung des Transportgeschäfts, das sein Handelsgewerbe ist, bewirkt (H.-G.-B. Art. 273 Abs. 1, Art. 274). Die Uebernahme des Baus, sei es im Ganzen oder im Einzelnen, ist wegen des immobiliaren Charakters niemals Handelsgeschäft (H.-G.-B. Art. 275 s. oben § 30 Anm. 23, 24 und die dort

Auf eine vollständige Darstellung der civilrechtlichen Normen der Eisenbahnbauverträge kann hier — weil dem allgemeinen Rechte angehörig — zwar nicht eingegangen werden. Aber auch auf diesem Gebiete hat die Eigenartigkeit des Eisenbahnwesens eine Reihe von Besonderheiten geschaffen, welche dem Spezialrechte der Eisenbahnen zufallen und daher im Folgenden[16a]) ihre Erörterung finden müssen.

II.

1. Für die Eintheilung der Eisenbahnbauverträge nach der Art ihrer Abschließung ist der Gesichtspunkt der Zweckmäßigkeit maßgebend. Der Eisenbahnbauunternehmer hat einen zwiefachen Weg zur Abschließung der Bauverträge: a) Er kann sich unmittelbar mit den ihm zur Leistung oder Lieferung geeignet erscheinenden Personen in Benehmen setzen und im Wege freier Verhandlung — freihändig — über den Gegenstand, Preis und die sonstigen Bedingungen durch Offerte und Annahme den Vertragsabschluß herbeiführen.[17]) b) Er kann aber auch die Leistung oder Lieferung unter den von ihm zu stellenden Bedingungen, und zwar entweder öffentlich zur Betheiligung für Jedermann — öffentliche Submission — oder mit Ausschluß der Oeffentlichkeit durch spezielle Aufforderung einer beschränkten Zahl von Unternehmern — engere Submission — ausschreiben d. h. unter Bekanntgabe des Vertragsobjekts und der Bedingungen, unter welchen er den Vertrag einzugehen bereit ist, die Preis-Offerten der Bewerber entgegennehmen und durch Annahme der ihm geeignet erscheinenden Offerte den Vertragsabschluß bewirken. Die Ausschreibung soll nur die Absicht des Ausschreibenden, Verträge einzugehen, bekannt machen und zu Offerten auffordern.[17a]) In der Ausschreibung liegt mithin nicht die Vertragsofferte, sondern die Aufforderung an das Publikum oder einen beschränkten Kreis von Bewerbern zu Vertragsofferten, Einladungen zum Abschlusse von Verträgen unter den bekannt gegebenen Bedingungen. Die wirkliche Vertragsproposition (Offerte) hat vom Bewerber auszugehen und erst durch die Annahme derselben d. h. die Ertheilung des Zuschlags

---

angef. Entsch. des Reichsger.); ebensowenig die Dienst- und Arbeitsverträge mit denjenigen, welche zur Ausführung der Bauarbeiten vom Eisenbahn- oder Bauunternehmer engagirt werden."

[16a]) § 33 S. 457 f.

[17]) S. 438.

[17a]) Förster-Eccius II. § 130.

seitens des Eisenbahnbau-Unternehmers kommt der Vertrag zu Stande.[18])

Hiernach ist bis zu diesem Zeitpunkte der Ausschreibende nicht gebunden, hat vielmehr die Wahl, ob er die eingehenden Offerten annehmen will und bezw. welche derselben. Er kann trotz der erfolgten Gebote seine Absicht, Verträge abzuschließen, wieder ändern oder gänzlich aufgeben, er kann unter mehreren Geboten beliebig wählen, falls er sich nicht bei der Ausschreibung dieses Wahlrechts in vorher bestimmtem Umfange begeben hat.[19]) Nur insofern ist er nach allgemeinen Vertragsgrundsätzen beschränkt, als er die Offerte — ohne Zustimmung des Bewerbers — nicht unter anderen Bedingungen annehmen darf, als dieser sie offerirt hat. Annahme und Offerte müssen sich vollständig decken. Kein Bewerber ist berechtigt, von dem Ausschreibenden die Annahme seiner Offerte d. h. die Vertragsschließung auf Grund derselben zu verlangen, auch wenn sie vollständig und in allen Punkten den Bedingungen der Ausschreibung entspricht.[20]) Wohl aber sind die Bewerber an ihre Offerten — und zwar gleichviel, ob dieselben den Bedingungen der Ausschreibung entsprechen, oder nicht[21])

---

[18]) Die erklärte Annahme des Gebots (der Zuschlag) fixirt den Vertragsabschluß. Das Zustandekommen der im Submissionswege abgeschlossenen Eisenbahnbau-Verträge hat hiernach Aehnlichkeit mit demjenigen der Eisenbahnfracht-Verträge auf Grund der Bestimmungen des Eisenbahn-Betriebsreglements. Auch bei den Eisenbahnfrachtverträgen erkärt die Eisenbahnverwaltung durch Veröffentlichung der Reglements und Tarife nur, was lex contractus sein solle, falls ein Vertrag zu Stande kommt. Die Offerte geht vom Transportaten aus und erst deren Annahme seitens der Bahnverwaltung macht den Vertrag perfekt.. (Vgl. Abschnitt VIII Theil b und Goldschmidt, Zeitschr. f. d. ges. H.-R. Bd. 4 S. 594. Eger, Deutsch. Frachtr. 1. A. Bd. III S. 177.) Der Zuschlag macht die Annahme der Offerte in symbolischer Form erkenntlich. In welcher Form der Zuschlag zu erfolgen hat, richtet sich Mangels besonderer Bestimmung nach den allgemeinen Grundsätzen über Vertragsschließung. Darnach entscheidet sich auch, ob und in welcher Form dem Zuschlage noch eine besondere Beurkundung des Vertrages zu folgen hat. Soweit die bezüglichen Verträge den Charakter von Handelsgeschäften haben, genügt, wenn nichts Anderes bestimmt ist, jedenfalls die formlose Ertheilung des Zuschlags. (Art. 317 H.-G.-B.)

[19]) Durch die bekannt gemachten Bedingungen der Ausschreibung kann sich z. B. der Ausschreibende von vornherein verpflichten, — für den Fall, daß überhaupt der Zuschlag ertheilt wird — denselben an den Mindestfordernden oder an einen der 2, 3 ꝛc. Mindestfordernden zu ertheilen. Dann hat er sich insoweit seines Wahlrechts begeben.

[20]) Ein solches Recht würde schon deshalb gegen das Wesen der Submission verstoßen, weil anderenfalls bei mehreren qualitativ und quantitativ gleichen Offerten der Ausschreibende verpflichtet sein würde, sie sämmtlich anzunehmen, während doch das Submissionsobjekt nur einmal vergeben werden kann.

[21]) Auch im letzteren Fall besteht für den Offerenten ohne Zweifel eine bindende Vertragsofferte. (A. M. anscheinend Endemann, Eisenb.-R. S. 366.)

— in Gemäßheit der allgemeinen civilrechtlichen Grundsätze über Vertragsschließung[22]) gebunden, da hier wirkliche Vertragsofferten vorliegen, deren Annahme durch den Ausschreibenden den Vertrag perfekt macht.

2. Ob nun der eine oder der andere Weg — freihändiger oder submissionsweiser Abschluß — zu wählen, ist vom Standpunkte des Unternehmers eine Zweckmäßigkeitsfrage bezw. hängt davon ab, auf welche Weise er am angemessensten d. h. dem Beschaffungszweck entsprechend die erforderliche Lieferung oder Leistung am wohlfeilsten zu erlangen vermeint. Der Weg der freihändigen Abschließung bietet für den Unternehmer in der Regel den Vorzug größerer Einfachheit und Beschleunigung, weil hierbei die mit der Beobachtung zeitraubender Formalitäten verbundene Ausschreibung und Prüfung der verschiedenen Offerten fortfällt und ohne Weiteres ein für die betreffende Leistung besonders qualifizirter Unternehmer gewählt werden kann. Dagegen hat der Weg der Submission den Vortheil, daß die Absicht des Eisenbahnbau-Unternehmers, die bezügliche Lieferung rc. zu vergeben, bei öffentlicher Ausschreibung allgemein, bei engerer einem größeren Kreise von Unternehmern bekannt wird, dieser Weg zur Wettbewerbung anregt und dadurch den Eisenbahnbau-Unternehmer in die Lage versetzt, unter mehreren Offerten die Auswahl zu treffen und die solideste, angemessenste und relativ billigste anzunehmen,[23]) auch in Rücksicht hierauf für diejenigen Organe, Behörden rc., welchen die Vergebung obliegt, mit erheblich geringerer Verantwortung verknüpft ist, als die freihändige Abschließung. Der Weg der freihändigen Abschließung wird daher vornehmlich in denjenigen Fällen beschritten, in welchen es sich um möglichst schnelle Lieferung oder Leistung und geringwerthigere Vertragsobjekte handelt oder der Gegenstand besondere, nur Wenigen oder einem Einzelnen eigene Kunstfertigkeit rc. erfordert, dagegen der Weg der Submission da, wo eine besondere Beschleunigung nicht geboten, der Werth des Vertragsobjekts erheblich ist und es spezieller Fähigkeiten zu dessen Herstellung nicht bedarf.[24]) Von

---

[22]) Darnach entscheidet sich auch, wie lange er an seine Offerte gebunden ist, falls hierüber nichts Besonderes bestimmt ist.

[23]) s. über die geschichtliche Entwicklung des Submissionswesens Huber, „das Submissionswesen" in der Zeitschr. f. d. ges. Staatswissenschaft Bd. 41 S. 150 f., 154 f. und besondere Monographie über denselben Gegenstand. Tübingen Laupp. 1885.

[24]) s. § 32 S. 441 f. u. die Allgem. Bestimmungen, betr. die Vergebung von Leistungen und Lieferungen vom 17. Juli 1885. Preuß. E.-V.-Bl. 1885 S. 182, I. s. unten S. 448.)

diesen Gesichtspunkten aus hat sich sowohl bei den Preußischen Privat-Eisenbahnunternehmern wie auch beim Staats-Eisenbahnfiskus die Abschließung der Verträge im Wege der Submission als Regel[25]) entwickelt, während der freihändige Abschluß die Ausnahme bildet.

3. Rechtlich ist die Frage, ob die Abschließung freihändig oder im Submissionswege stattgefunden hat, nur insofern von Bedeutung, als die materiellen und formellen Voraussetzungen für das Zustandekommen des Vertrages d. h. das Abschließungsverfahren in beiden Fällen wesentlich verschiedene sind.[26]) Ist aber der Vertrag auf die eine oder andere Weise abgeschlossen und perfekt geworden, so besteht hinsichtlich der rechtlichen Erfordernisse und Wirkungen zwischen beiden Kategorien kein Unterschied. Es treffen daher die Besonderheiten, welche der materielle Inhalt und die Ausführung der Eisenbahnbau-Verträge bietet, für die freihändig und submissionsweise geschlossenen Verträge gleichermaßen zu.[27])

Bei freihändigen Eisenbahnbau-Verträgen weicht das Abschließungsverfahren in keiner Weise — weder materiell, noch formell — von den im allgemeinen für freihändige Vertragsabschlüsse überhaupt bestehenden Verfahren ab, und ist besonderen Vorschriften nicht unterworfen. Vielmehr gelten hier die allgemeinen civilrechtlichen Normen über Vertragsschließung und es bedarf einer besonderen Erörterung derselben hier um so weniger, als die freihändigen Vertragsabschließungen beim Eisenbahnbau, wie im Eisenbahnwesen überhaupt, nur die Ausnahme bilden.

Dagegen hat bei den im Submissionswege abzuschließenden Verträgen das Abschließungsverfahren eine besondere Gestaltung und Entwickelung erfahren. Sie bilden, wie oben bereits hervorgehoben, beim Eisenbahnbau, wie im Eisenbahnwesen überhaupt, die Regel. Durch die außerordentliche Bedeutung, welche dieselben nach Zahl und Umfang der Objekte für den Handel und die Industrie erlangt

---

[25]) und zwar die öffentliche Submission (s. die Allgem. Bestimmungen vom 17. Juli 1885 unten S. 447). Die engere Submission ist — wenigstens im Bereiche der Preuß. Staatseisenbahnverwaltung nur für Arbeiten zulässig, welche nur ein beschränkter Kreis von Unternehmern in geeigneter Weise ausführt oder für welche eine vorherige öffentliche Ausschreibung zu einem geeigneten Ergebnisse nicht geführt hat. (s. die Allgemeinen Bestimmungen 2c. S. 448.)

[26]) s. Anm. 18 S. 436.

[27]) § 32 S. 447, § 33 S. 457.

haben,[28]) ist das Submissionsverfahren der Eisenbahnen zum Gegenstande wichtiger staats- und volkswirthschaftlicher Fragen geworden. Sowohl für den Arbeitgeber — Eisenbahnfiskus oder Eisenbahngesellschaft — wie für den Arbeitnehmer[29]) ist es von hohem Interesse, daß die submissionsweise Vergebung von Lieferungen und Leistungen der Eisenbahn-Verwaltungen nach wirthschaftlich richtigen Grundsätzen und in einem in seinen Voraussetzungen und Formen streng geregelten Verfahren erfolgt. Denn nur ein solches gewährt ausreichende Bürgschaft einerseits gegen anormale, mit den wirklichen Preisverhältnissen nicht vereinbare Preisunterbietungen der Arbeitnehmer, welche unsolide und unreelle, den Interessen der Eisenbahn-Unternehmer wie des Gewerbestandes gleichermaßen schädliche Arbeits-Leistungen und Lieferungen zur Folge haben, andererseits aber auch gegen willkürliche und unbillige Anforderungen und Bedingungen der Arbeitgeber.

Wenngleich es bisher zu einer gesetzlichen, auch die Privat-Eisenbahnunternehmer umfassenden Regelung des Submissionsverfahrens nicht gekommen ist, so ist doch von obigen prinzipiellen Gesichtspunkten aus wenigstens für das Gebiet der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung im Wege administrativer Verordnungen eine Regelung des Submissionsverfahrens geschaffen worden, welche im Folgenden um so mehr der besonderen Darstellung bedarf, als sie bei der überwiegenden Bedeutung des Staatseisenbahnwesens in Preußen mittelbar auch für das Submissionsverfahren der Privat-Eisenbahnverwaltungen der Natur der Sache nach von bestimmendem Einfluß gewesen ist und im wesentlichen auch bei diesen Aufnahme und Beachtung gefunden hat.

§ 32. Das Submissionsverfahren.

A. Die Entwicklung des Submissionsverfahrens.

Während für den verhältnißmäßig geringen Bedarf früherer Zeiten zur Erfüllung der öffentlichen Aufgaben die freihändige Vergebung genügte, erforderte der mit den wachsenden Aufgaben des Staates, der Kommunen, aber auch großer Privatunternehmungen außerordentlich vermehrte Aufwand in neuerer Zeit dringend die Beschaffung möglichst billiger Bezugsquellen für Lieferungen und Leistungen. Hierzu bot das System der allgemeinen und unbeschränkten öffentlichen

---

[28]) s. über den Umfang des Submissionswesens in Preußen: Huber, Zeitschrift f. d. ges. Staatswissensch. Bd. 41 S. 150, 151.
[29]) Huber a. a. O. S. 155 f., 168 f.

Submission durch die Eröffnung freier Konkurrenz für weite Kreise das geeignetste und wirksamste Mittel.[1]) In den 40er Jahren wurde dieselbe im Eisenbahnwesen allgemein eingeführt, insbesondere auch bei der Preuß. Staats-Eisenbahnverwaltung,[2]) und zwar gestützt auf eine für alle Staatsressorts geltende Bestimmung der Oberrechnungskammer-Instruktion vom 18. Dezember 1824, § 19: wonach

„die für Rechnung des Staates geschlossenen Kontrakte, ebenso wie jeder Ankauf für Rechnung des Staates in der Regel auf vorhergegangene Lizitation gegründet sein müssen, insofern nicht in den Verwaltungs-Instruktionen anderweite Bestimmungen enthalten sind oder Ausnahmen durch die Natur des Geschäfts gerechtfertigt werden.“

An die Stelle der (mündlichen) Lizitation war inzwischen vorwiegend die Submission d. h. die öffentliche Aufforderung zur Abgabe schriftlicher Offerten getreten. Dementsprechend empfahl dieselbe der Preußische Handelsminister durch eine Zirk.-Verf. vom 26. Mai 1849 allgemein für sein Ressort, also auch für die ihm unterstellte Eisenbahnverwaltung, weil sie den sichersten Anhalt für die Feststellung angemessener Preise gewähre und zugleich die Behörden gegen Mißdeutungen und Verdächtigungen ihres Verfahrens schütze.

Indeß war auch das dergestalt eingeführte Submissionsverfahren von Mißständen nicht frei, welche sich von Anfang an vornehmlich in zwei Momenten zeigten:

1) die systematische Provokation von Preisunterbietungen durch das Prinzip der Bevorzugung des Mindestfordernden, welche unreelle Offerten und unsolide Ausführung zur Folge hatte;
2) das Uebergewicht der Arbeitgebers (Submittenten) gegenüber den konkurrirenden Arbeitnehmern, welches zu harten und willkürlichen Vertrags-Bedingungen Anlaß gab.[3])

Die Bestrebungen, dem ersten dieser Mißstände entgegenzutreten, führten zunächst dazu, das Prinzip der unbedingten Zuschlagsertheilung an den Mindestfordernden zu modifiziren und zugleich auch der Qualität der Leistung eine entsprechende Berücksichtigung zu gewähren

---

[1]) Huber a. a. O. S. 154.
[2]) Preuß. Archiv f. Eisenbahnw. 1881 S. 73.
[3]) Huber a. a. O. S. 595 f., 606.

(Qualitätskonkurrenz in Verbindung mit Preiskonkurrenz).[4]) Demgemäß wurde in mehreren Ministerial-Erlassen die Auswahl auf eine bestimmte Zahl von Mindestfordernden,[5]) — späterhin bestimmt auf drei[6]) — ausgedehnt und den Behörden der Vorbehalt der Befugniß, alle Gebote abzulehnen, für den Fall, daß dieselben nicht annehmbar, aufgegeben, sowie ferner, wenn auch in sehr beschränktem Maße die engere Submission, d. h. die Aufforderung an einen begrenzten Kreis als qualifizirt bekannter Bewerber sowie die freihändige Vergebung nachgelassen.[7])

---

[4]) Die Submission leidet an dem wesentlichen Mangel, daß sie bloß die Ermittlung des billigsten Angebots zum Zweck hat, während in den meisten Fällen die Ermittlung eines geeigneten Bewerbers gleich wichtig ist. Beide Ermittlungen müssen thunlichst einander genähert bezw. mit einander verbunden werden. (Huber a. a. O. S. 176, 583.)

[5]) Cirk.-Verf. des Hand.-Min. vom 10. Januar 1851: die näheren Bestimmungen, unter welcher Zahl von Mindestfordernden die Auswahl des Unternehmers vorbehalten werden soll, um zur Ausschließung unzuverlässiger Unternehmer den nöthigen Spielraum zu lassen, sind von den Kgl. Regierungen ꝛc nach den örtlichen Verhältnissen zu treffen. Der Vorbehalt einer unbeschränkten Auswahl des Unternehmers unter sämmtlichen Bietern erscheint nicht zulässig, theils weil die Gewerbetreibenden zur Betheiligung bei der Submission oder Lizitation nur durch die in Aussicht gestellte Berücksichtigung der vortheilhaftesten Gebote bestimmt werden können, theils weil die Ertheilung des Zuschlags ohne Rücksicht auf die Höhe der geforderten Preise Beschwerden über willkürliche Begünstigungen Einzelner hervorruft, welche durch die öffentliche Verdingung vermieden werden sollen. Dagegen muß der Behörde die Befugniß vorbehalten bleiben, alle bei der Submission ꝛc. eingegangenen Gebote abzulehnen und die ausgebotenen Lieferungen oder Arbeiten auf anderem Wege zu beschaffen, wenn sie die Anerbietungen der Mindestfordernden nicht annehmbar findet oder die Betheiligung so gering war, daß die Gebote in Ermangelung der erwarteten Mitbewerbung für die Beurtheilung der Forderungen genügende Unterlagen nicht darbieten.

[6]) Erl. des Hand.-Min. vom 19. August 1872: In Fällen, wo eine Auswahl überhaupt nothwendig oder zweckmäßig erscheint, ist dieselbe auf die drei Mindestfordernden zu beschränken.

[7]) In dem Erl. des Hand.-Min. v. 27. April 1850 wird ausgeführt: Als Regel gilt die Submission. Das Verfahren einer besonderen Aufforderung der als qualifizirt bekannten Lieferanten zur Abgabe ihrer Forderungen ist auf diejenigen Fälle zu beschränken, welche zu einer öffentlichen Aufforderung nicht geeignet erscheinen und zwar unter solchen Modalitäten, welche eine völlige Unparteilichkeit konstatiren. Nur besondere Umstände können eine Verdingung aus freier Hand rechtfertigen. Der Erl. des H.-M. u. F.-M. v. 10. Novbr. 1873 weist darauf hin, daß sich das Bedürfniß herausgestellt habe, bei der Verdingung von Lieferungen und Bauausführungen neben dem unbeschränkten öffentlichen Ausgebotsverfahren, ein beschränktes Submissionsverfahren, zu welchem nur besonders tüchtige und zuverlässige Bauhandwerker aufgefordert werden, zu gestatten, auch in besonderen Fällen und häufiger, als es bisher zulässig war, eine Verdingung aus freier Hand eintreten zu lassen. Demgemäß werden die Kgl. Regierungen in allen bezüglichen Fällen, in welchen die Anwendung der öffentlichen Submission für ungeeignet angesehen wird, ermächtigt, ein beschränktes Submissionsverfahren oder eine Verdingung aus freier Hand eintreten zu lassen, jedoch nur, wenn sich mit Bestimmtheit ein besserer Erfolg erwarten läßt. Als Regel ist nach wie vor die öffentliche Submission festzuhalten. Abweichungen sind besonders

Zur Beseitigung des zweiten Mißstandes diente die obligatorische Einführung eines gleichmäßigen formellen Verfahrens und allgemeiner, mit Erleichterungen verknüpfter Kontraktsbedingungen.[8]) Zunächst bezogen sich freilich derartige generelle Bestimmungen nur auf einzelne Punkte, für welche sich ein besonderes Bedürfniß geltend machte.[9]) Eine generelle Regelung wurde vorerst mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der wirthschaftlichen und gewerblichen Verhältnisse sowie der gesetzlichen Vorschriften in den einzelnen Landestheilen nicht für erforderlich erachtet.[10]) Späterhin fielen jedoch diese Bedenken. Eine übereinstimmende Normirung der Submissions- und Kontraktsbedingungen wurde anempfohlen und dabei als leitender Gesichtspunkt hingestellt, daß dem Richter gegenüber unhaltbare oder allgemeinen Rechtsbegriffen widerstreitende Stipulationen zu vermeiden und auch die Rechte der Unternehmer und Lieferanten genügend zu wahren seien.[11]) Dieser Anregung zufolge wurden im Bereiche der Staatseisenbahnverwaltung nunmehr unter Beachtung der gegebenen Direktiven „Allgemeine Bedingungen für Bauunternehmungen, Arbeiten und Lieferungen" zur Einführung gebracht.[12])

Gewichtige und berechtigte Ausstellungen und Verbesserungsvorschläge, welche aus Interessentenkreisen in Betreff des solchergestalt entwickelten Submissionsverfahrens in den Folgejahren gemacht wurden und im Wesentlichen auf eine intensivere Beseitigung der bereits oben S. 440 bezeichneten Hauptmängel desselben gerichtet waren,[13]) gaben

---

zu motiviren. Ungerechtfertigten Ausdehnungen des engeren Submissionsverfahrens tritt der Erl. d. H.-M. v. 20. Novbr. 1874 noch speziell entgegen.

[8]) Huber S. 595, 596. Preuß. Eisenb.-Arch. 1881 S. 77 f.

[9]) Kurze Bemessung der Zuschlagsfristen und Erleichterungen der Kautionsbestellung. Thunlichste Beseitigung des Vorbehalts der Mehr- u. Minderlieferungen (Erl. v. 21. Juni 1861). Schlichtung von Differenzen durch Schiedsspruch oder Sachverständige (Erl. v. 19. August 1872).

[10]) Erl. v. 19. August 1872.

[11]) Erl. v. 20. März 1874.

[12]) Preuß. Eisenb.-Arch. 1881 S. 79.

[13]) Unter grundsätzlicher Anerkennung der Zweckmäßigkeit der öffentlichen Submission wurde geltend gemacht, daß durch deren Beibehaltung im bisherigen Umfange die Leistungsfähigkeit der Industrie herabgedrückt werde, weil die reelle Arbeitsleistung nicht genügend zur Geltung gelange und durch Preisunterbietungen die Gewähr für gute Arbeiten und Lieferungen verloren gehe. Es wurde vorgeschlagen, wenigstens bei gewissen Objekten die Submission auf qualifizirte Bewerber zu beschränken, insbesondere in Fällen, wo es auf vorzügliche und künstlerische Ausführung ankomme. Ueberhaupt sei auf Qualitätskonkurrenz ein größeres Gewicht zu legen, als auf Preiskonkurrenz (Eisenb.-Arch. a. a. O. S. 80). In Betreff des Verfahrens und der Kontraktsbedingungen wurde eine kürzere Bemessung der Zuschlagsfristen, Fortfall der Belastung der Unternehmer mit den Submissions- 2c. Kosten, der zu hohen Kautionen und des Vorbehalts der Stipulation von Mehr- oder

im Jahre 1880 nach vorangegangenen umfassenden Erörterungen und Verhandlungen zu einer Neuregelung des Submissionsverfahrens Anlaß. Durch dieselbe wurde einerseits der Qualitätskonkurrenz gegenüber der Preiskonkurrenz eine größere Berücksichtigung, als bisher, gesichert, andererseits aber auch zu Gunsten der Unternehmer ꝛc. eine Reihe von Erleichterungen in den Normal-Submissions- bezw. Kontraktsbedingungen eingeführt, welche sich insbesondere auf die Zuschlagsfristen, Kosten des Verfahrens, Kautionen, Vorbehalte der Mehr- oder Minderlieferung, Konventionalstrafen, Zahlungs-Modalitäten und Erledigung von Streitigkeiten bezogen. Das Ergebniß dieser Neuregelung war die Einführung folgender Normen:

1. Allgemeine Bestimmungen, betr. die Vergebung von Leistungen und Lieferungen im Bereiche des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten nebst zugehöriger Ausführungsverfügung vom 24. Juni 1880.[14])
2. Submissionsbedingungen für die öffentliche Vergebung von Arbeiten und Lieferungen bei den Hochbauten der Staatsverwaltung vom 24. Juni 1880.[15])
3. Allgemeine Bedingungen, betr. die Ausführung von Arbeiten und Lieferungen bei den Hochbauten der Staatsverwaltung vom 24. Juni 1880.[16])
4. Spezielle Bedingungen für die Lieferung von Achsen, Radreifen und Schienen. Vom 2. Juli 1880.[17])

Den stetig wachsenden Anforderungen des Verkehrs entsprechend wurde hierauf in den Jahren 1880 bis 1885 im Anschluß hieran und in Ausführung des adoptirten Systems noch eine Reihe einzelner Maßregeln getroffen, deren Ziel hauptsächlich auf die größte Beschleunigung sowohl bei den Vorbereitungen der Ausschreibung,[17a]) wie bei

---

Minderlieferungen (wenigstens soweit irgend angängig) in Vorschlag gebracht (a. a. O. S. 81), ferner thunlichste Konnivenz bei Erhebung verwirkter Konventionalstrafen, Abkürzung der Zahlungstermine für Abschlags- und Schlußzahlungen, sowie Ausschluß der Beamten der empfangenden Behörde bei Schiedssprüchen (a. a. O. S. 82).

[14]) E.-V.-Bl. 1880 S. 310—314.

[15]) Bericht über die Ergebnisse des Betriebs der Preuß. Staatseisenbahnen im Etatsjahre 1879/80 S. 87 f.

[16]) S. 91 f. a. a. O.

[17]) S. 96 f. a. a. O.

[17a]) Durch Einführung allgemeiner und spezieller (technischer) Vertragsbedingungen für die gebräuchlicheren Gattungen von Lieferungsobjekten z. B. Betriebsmitteln (Erl. vom 12. Novbr. 1881, II. 14844; 7. März 1881, II. 2431), sowie durch frühzeitige Einleitung der Verdingungen (Erl. v. 30. August 1881, II. 10874 u. 26. Juli 1882, II. 9797).

der Ertheilung des Zuschlags[17b]) und der Abwicklung der Verträge,[17c]) aber auch auf die Ausgestaltung der für die Zuschlagsertheilung als maßgebend angenommenen Grundsätze[17d]) gerichtet war.

Noch weiter ging in Folge erneuter Anregung[18]) aus den Kreisen der Industrie und des Handels, aber auch der Eisenbahnbehörden auf dem angebahnten Wege der Reform nach beiden vorbezeichneten Hauptrichtungen hin[18]) die nach sehr eingehenden Verhandlungen[18a]) zu Stande

---

[17b]) Durch thunlichste Zerlegung größerer Objekte und Verkürzung der Zuschlagsfristen: Erl. v. 23. Febr. 1882, II, 1273.

[17c]) Durch möglichste Zahlungsbeschleunigung (Erl. v. 16. Mai 1883, E.-V.-Bl. S. 124) u. Erleichterung der Zahlungen bei Bauten mittelst ständiger Unterkassen (Erl. v. 21. April 1881, II. 2583) bezw. bei neuen Eisenbahnen Spezialbaukassen (Erl. v. 12. Novbr. 1881, II. 14747).

[17d]) Durch Anordnung vorzugsweiser Berücksichtigung der in der Nähe der Baustellen wohnenden Gewerbetreibenden (Erl. v. 25. Juli 1880, II. a (b) 8607. — Ausdehnung der allgemeinen Bestimmungen auf Verkäufe von Altmaterialien (Erl. v. 26. Jan. 1881, II. 16844 u. 23. Mai 1883 E.-V.-Bl. S. 100.) — Herabsetzung der Kautionen bei Vergebung von Betriebsmitteln auf 5% (Erl. vom 4. August 1882, II. 10173) — Beseitigung lästiger Bedingungen, wie z. B. des Garantieersatzes in natura (Erl. v. 29. Febr. 1884, II. 1991), Rücknahme der Emballagen (Erl. v. 30. Dezbr. 1884, II. 20773).

[18]) Besondere Beachtung verdienten und fanden die Reformvorschläge von Huber in seiner mehrfach alleg. Schrift „das Submissionswesen" (Zeitschr. f. d. ges. Staatswissensch. Bd. 41 Jahrg. 1885, S. 150 f., 580 f. und einer Monographie über denselben Gegenstand. Tübingen, Laupp. 1885). Huber führt S. 606—608 a. a. O. des Näheren aus, daß die allgemeine öffentliche Submissionskonkurrenz u. das Vorzugsrecht des Mindestfordernden zwar prinzipiell festzuhalten sei, aber unbeschadet dieses Prinzips dessen Auswüchse eingedämmt und eingeschlichene Mißstände beseitigt werden könnten. Eine durchgreifende Reform des Submissionswesens verlange die gleichmäßige Berücksichtigung von zwei gleich wichtigen Punkten, nämlich 1) Beachtung des Prinzips der Gleichberechtigung beider Kontrahenten u. 2) Beseitigung der systematischen Provokation von Preisunterbietungen durch das Prinzip der Bevorzugung des Mindestfordernden. In ersterer Beziehung sei zu erstreben: Billige Fassung der Submissionsbedingungen in Betreff der technischen Garantien und speziellen Ausführungsvorschriften, Kautionen, Konventionalstrafen, Mehr- und Minderleistungen, Vorbehalt von Schiedsgerichten, sowie vorzugsweise Berücksichtigung des direkten Verkehrs mit den Gewerbetreibenden gegenüber dem Zwischenhändler oder General-Entrepreneur, ferner — unter der Voraussetzung sonst gleicher Bedingungen — prinzipielle Bevorzugung des ortsangesessenen Bewerbers, sowie deutscher Arbeit und Rohstoffe gegenüber der ausländischen Konkurrenz, Einschränkung der Generalentreprise und des Prozentualverfahrens, rechtzeitige Hinausgabe, Vollständigkeit und Uebersichtlichkeit der Submissionsausschreiben u. Zeichnungen, Kostenvoranschläge u. Bedingungen, Ausschluß jeden Nachgebots, planmäßige u. offizielle Veröffentlichung der Offerte u. des Zuschlags, rasche Zuschlagsentscheidung, prompte Abrechnung 2c., endlich allgemeine Anhaltspunkte u. Normen für das Ermessen der vergebenden Behörde u. demgemäß Beschwerderecht der Submittenten, entsprechende stehende Kontrakts-Formulare oder Schemata, von denen nur ausnahmsweise abgewichen werden darf. — In letzterer Beziehung liege das Mittel zur Reform in der jeweiligen Ersetzung der Preiskonkurrenz im Wege der verschiedenen Kombinationen des Submissionssystems: solche stellen dar die engere Submission, das neuere Qualitätskonkurrenz-Verfahren (nach Probe), die vorherige Feststellung eines geheim zu haltenden Minimalpreises. An-

gekommene Organisation des Submissionswesens, welche im Jahre 1885 an die Stelle der im Jahre 1880 geschaffenen trat. Nach der einen Seite wurden zu Gunsten der Qualitätskonkurrenz die Fälle der Zulässigkeit der engeren Submission und der freihändigen Vergebung vermehrt. Auch wurden die Zuschlagsertheilungen von einer strengeren Prüfung der Annehmbarkeit des Gebots in Bezug auf die Gewähr der Tüchtigkeit der Ausführung und der Angemessenheit des Preises abhängig gemacht.[19]) Nach der anderen Seite erfuhren die allgemeinen Submissions- und Kontraktsbedingungen vornehmlich in Betreff der Stipulationen über Kautionen, Zahlungsmodalitäten, Konventionalstrafen, Mehr- und Minderaufträge im Interesse der Unternehmer ꝛc. wiederum weitere erhebliche Erleichterungen.[20])

Das Resultat dieser Neuregelung bildete die **Aufhebung** sämmtlicher unterm 24. Juni 1880 ergangenen Bestimmungen[21]) — und die Einführung folgender neuen Normen, auf welchen das **gegenwärtig geltende Submissionsverfahren** beruht:

1. Allgemeine Bestimmungen, betreffend die Vergebung von Leistungen und Lieferungen. Vom 17. Juli 1885.[22])
2. Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen. Vom 17. Juli 1885.[23])
3. Allgemeine Vertragsbedingungen für die Ausführung von Hochbauten. Vom 17. Juli 1885.[24])

---

dererseits bilden weitere Ersatzmittel der Konkurrenz die abwechselnde bezw. kombinirte Anwendung der allgemeinen öffentlichen Ausbietung, der Beschränkung beim Zuschlag u. im Ausbietungsverfahren, der freihändigen Uebertragung, eigentlichen Qualitätskonkurrenz nach Probe, der Eigenregie, régie interessée, régie par économie, ferner Vorausbestimmung der Bewerber, Erleichterung der Preiskalkulation (Preistabellen und Submissionsstatistiken), endlich Korrektive der Bewerbungsunfähigkeit, des Fähigkeitsattestes, der Bietungskaution ꝛc. (s. a. a. O. S. 606 ff.) Soweit dies mit den Interessen der Staatseisenbahnverwaltung irgend angängig, haben diese auch von anderen Seiten empfohlenen Reformvorschläge in den Bestimmungen des Min. der öffentl. Arb. über Ausschreibungen vom Jahre 1885 entsprechende Berücksichtigung gefunden (s. S. 447 f.).

[18a]) Dieselben fanden insbesondere am 13. u. 14. Novbr. 1884 zu Berlin statt.

[19]) s. S. 453, 454.

[20]) s. § 33 S. 458 f.

[21]) s. Anm. 14—16 S. 443. Die speziellen Bedingungen für die Lieferung von Achsen, Radreifen und Schienen v. 2. Juli 1880 (s. Anm. 17) wurden nicht aufgehoben.

[22]) E.-V.-Bl. 1885 S. 180—187.

[23]) E.-V.-Bl. 1885 S. 187—189.

[24]) E.-V.-Bl. 1885 S. 189—196.

Zugleich wurde das bisher statthaft gewesene Verfahren des Abbietens nach Prozenten in Wegfall gebracht.[25])

Die in der Folgezeit getroffenen Maßnahmen waren dem weiteren Ausbau und der sachgemäßen Ergänzung dieser neuen Organisation des Submissionswesens gewidmet. Dahin gehört — abgesehen von einer Reihe erläuternder Zusätze[25a]) — hauptsächlich die Ausdehnung der vorerst nur für Hochbauten ergangenen allgemeinen Vertragsbedingungen auf alle sonstigen Bauten der Staatseisenbahnverwaltung,[25b]) sowie die Aufstellung analoger Bedingungen für den Unterbau (Erd-, Fels- ꝛc. Arbeiten)[25c]) und den Oberbau;[25d]) ferner die Regelung der periodischen Bekanntmachung dieser Bedingungen,[25e]) der Mitwirkung von Sachverständigen bei dem Verdingungsverfahren,[25f]) sowie die Anordnung einer möglichst weitgehenden Spezialisirung der zur Verdingung gestellten Arbeiten.[25g]) Solchergestalt wurde auf den neuen, wirthschaftlich richtigen Grundlagen das Submissionswesen in befriedigender Weise fortgebildet.

Nach der im Vorstehenden dargestellten Entwicklung des Submissionsverfahrens im Bereiche der Preuß. Staatseisenbahnverwaltung bestehen aber die ergangenen Normen nicht allein und ausschließlich in Bestimmungen, welche das Submissionsverfahren selbst formell

---

[25]) Damit trat der Erlaß vom 5. August 1880, E.-V.-Bl. S. 434, wonach dieses Verfahren noch weiter zugelassen worden war, außer Kraft (s. E.-V.-Bl. 1885 S. 180).

[25a]) z. B. Erl. v. 10. September 1885, II a (b) 14, 755 über Belassung des Vertrags-Nebenexemplars bei dem Unternehmer; 25. September 1885, II a (b) 13973, Erläuterung der Bestimmungen über den Gerichtsstand und die Tragung der Kosten für Abnahme und Kontrole; 10. Oktober 1885, II a (b) 16429 fristzeitige Einreichung der Offerten an den zuständigen Beamten; 6. November 1885, II a (b) 18209, einmalige Unterzeichnung der Verträge einschließlich der Anlagen; 22. Januar 1886, II b (a) 28, Kautionen durch die Reichsbank und Hinterlegungsscheine derselben; 6. Januar u. 14. März 1886, II b (P) 10625 u. 1994, Gegenseitiger Beistand der Behörden bei der Abnahme; 19. Februar 1887, II a 1312, Rückweisung bedingungswidriger Lieferungen u. ausnahmsweise Zulassung der Annahme zu entsprechend niedrigeren Preisen; 10. Juni 1887, b (a) 6211. Kosten des Vertragsabschlusses.

[25b]) Erlaß vom 25. September 1885, II a (b) 13973 u. 3. Dezember 1885, II. a (b) 19127.

[25c]) Erl. v. 30. September 1885, II a (b) 13456; 26. März 1886, II a (b) 2412 u. 23. Septbr. 1886, II a (b) 11954.

[25d]) Erl. v. 25. Oktober 1887 II a 13767, durch welchen auch die Einführung allgem. Vertrags-Bedingungen für Lieferung von Betriebs- u. Werkstattmaterialien in Anregung gebracht wurde.

[25e]) Erl. v. 25. Septbr. 1885, II a (b) 13973.

[25f]) Erl. v. 8. Juli 1885, II a (b) 9838 u. 15. Mai 1886, II a (b) 6754.

[25g]) Erl. v. 23. Jan. 1886, II a (b) 1489.

und materiell regeln, sondern erstrecken sich darüber hinaus auch auf die Feststellung derjenigen Kontraktsbedingungen, welche überhaupt und ganz allgemein bei der Vergebung von Lieferungen und Leistungen den abzuschließenden Verträgen zu Grunde zu legen sind, gleichviel ob dieselben im Submissionswege oder freihändig abgeschlossen werden. Die bei Gelegenheit der Regelung des Submissionsverfahrens und im Zusammenhange mit dieser erfolgte Normirung der Kontraktsbedingungen ist also nicht ausschließlich diesem eigen, sondern gleichermaßen auch für die Abschließung freihändiger Verträge bestimmt. Demgemäß erscheint es folgerichtig und geboten, hier nur die geltenden formellen und materiellen Bestimmungen über das Submissionsverfahren selbst zur Darstellung zu bringen, dagegen die Kontraktsbedingungen — weil auch zugleich auf den Abschluß freihändiger Verträge bezüglich — im folgenden Paragraphen[26]) zum Gegenstand der besonderen Erörterung zu machen.

B. Der Inhalt der Normen des Submissionsverfahrens.

Die Regelung, welche das Submissionsverfahren durch die „Allgemeinen Bestimmungen, betreffend die Vergebung von Lieferungen und Leistungen, vom 17. Juli 1885 (s. S. 445)[27]) erfahren hat, erstreckt sich auf folgende Hauptpunkte:

1. Arten der Vergebung. Wie sich bereits aus der vorstehend dargestellten Entwicklung des Submissionsverfahrens ergiebt, werden zwei Arten der Vergebung im Wege der Submission unterschieden:

a. Vergebung im Wege der öffentlichen Ausschreibung (öffentliche Submission).

b. Vergebung mit Ausschluß der Oeffentlichkeit zu engerer Bewerbung (engere Submission).

a. In der Regel[27a]) sind Leistungen und Lieferungen öffentlich auszuschreiben.[27b]) b. Mit Ausschluß der Oeffentlich-

---

[26]) § 33, betr. die Besonderheiten der Eisenbahnbauverträge.

[27]) Anm. 22. Die Allgemeinen Bestimmungen beziehen sich auch auf Verkäufe der Verwaltung an Alt-Materialien, Makulatur 2c. s. Anm. 17d.

[27a]) Im Eingange der Verträge ist ersichtlich zu machen, ob dieselben auf Grund eines Submissionsverfahrens oder freihändig abgeschlossen sind, event. ist bei der Abnahme der bez. Rechnung auf Vervollständigung der Justifikatorien zu halten. Ist der Abschluß freihändig erfolgt, so sind in der demnächst aufzustellenden Schlußrechnung die Gründe anzugeben, aus welchen von einem Submissionsverfahren abgesehen worden ist. Im Falle einer Submission ist in den Verträgen zu bemerken,

keit zu engerer Bewerbung können ausgeschrieben werden: 1. Leistungen und Lieferungen, welche nur ein beschränkter Kreis von Unternehmern in geeigneter Weise ausführt; 2. Leistungen und Lieferungen, bezüglich deren in einer abgehaltenen öffentlichen Ausschreibung ein geeignetes Ergebniß nicht erzielt worden ist.

Dagegen kann die Vergebung unter Ausschluß jeder Ausschreibung erfolgen; 1. bei Gegenständen, deren überschläglicher Werth den Betrag von 1000 Mark nicht übersteigt; 2. bei Dringlichkeit des Bedarfs; 3. bei Leistungen und Lieferungen, deren Ausführung besondere Kunstfertigkeit erfordert; 4. bei Nachbestellung von Materialien zur Ergänzung des für einen bestimmten Zweck ausgeschriebenen Gesammtbedarfs, sofern kein höherer Preis vereinbart wird, als für die Hauptlieferung.

2. Gegenstand der Ausschreibung. Derselbe ist in allen wesentlichen Beziehungen bestimmt zu bezeichnen. Bei Lieferungen darf ein bestimmter Produktionsort nicht vorgeschrieben, insbesondere nicht der ausländische Ursprung der Waare zur Bedingung gemacht werden.[28]) Ueber alle für die Preisberechnung erheblichen Nebenumstände sind vollständige, eine zutreffende Beurtheilung der Bedeutung derselben ermöglichende Angaben zu machen. Für Bauarbeiten[29]) sind zur Verabfolgung an die Bewerber bestimmte Verdingungs-Anschläge aufzustellen, in welchen sämmtliche Hauptleistungen, sowie die erheblicheren Nebenleistungen in besonderen Positionen aufzuführen sind.[29a]) Dieselben dürfen von der Behörde ermittelte Preisansätze nicht enthalten. In den der Verdingung von Bauten zu Grunde zu legenden Verdingungsanschlägen ist, soweit erforderlich, auch über die für die Berechnung der ausgeführten Leistungen in Anwendung zu bringenden Grundsätze (bezüglich der Stärke der Backsteinmauern,

---

ob dieselbe öffentlich oder beschränkt, sowie ob der Kontrahent Mindestfordernder war (Erl. v. 13. Mai 1882, E.-V.-Bl. S. 173).

[27b]) Ueber die Benutzung des Reichs- u. Staatsanzeigers, der Regierungs-Amts- u. Kreis-Blätter s. Staats-Min.-Beschl. v. 13. Dezbr. 1874 u. 5. Juli 1886 (E.-V.-Bl. S. 415), Erl. v. 8. Juni 1887, II b T 2803, II b (a) 8403 (I a 5104).

[28]) s. E.-V.-Bl. 1885 S. 180 Ziff. 1. Dies war übrigens bereits früher durch die Erl. v. 2. März 1877, II. 4161 u. 26. Jan. 1878, II. 1228 (E.-V.-Bl. 1878, S. 35) angeordnet.

[29]) s. die allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung v. Hochbauten v. 17. Juli 1885 § 33 Anm. 3 S. 459 f.

[29a]) um die Bewerber zur möglichst genauen Veranschlagung der Preise in den Stand zu setzen (s. Anm. 30).

Durchführung von Dezimalstellen ꝛc.) Bestimmung zu treffen.[30]) Die Zeitperioden für Lieferungen zur Deckung eines fortlaufenden Bedarfs sind nach den besonderen Verhältnissen des einzelnen Falles zu bemessen. Umfangreichere Ausschreibungen sind derart zu zerlegen, daß auch kleineren Gewerbetreibenden und Handwerkern die Betheiligung an der Bewerbung ermöglicht wird.[30a]) Bei größeren Hochbauten hat daher die Vergebung nach den einzelnen Titeln des Anschlages — den verschiedenen Gewerbs- und Handwerkszweigen entsprechend — zu erfolgen. Besonders umfangreiche Anschlagstitel sind in mehrere Loose zu theilen. Bezüglich der Beschaffenheit zu liefernder Waaren und der Abmessung zu liefernder Gegenstände sind ungewöhnliche, im Handel nicht übliche, Anforderungen nur insoweit zu stellen, als dies unbedingt nothwendig ist.[31]) Ist bei Lieferungen von Fabrikaten der Kenntniß der Bezugsquelle (der Fabrik) eine besondere Bedeutung für die Beurtheilung der Güte beizumessen, so ist von dem Bewerber die Namhaftmachung des Fabrikanten, von welchem die Waaren bezogen werden sollen, zu verlangen. Für die Ausführung der Arbeiten oder Lieferungen sind ausreichend bemessene Fristen zu bewilligen.[31a]) Muß bei dringendem Bedarf die Frist für eine Lieferung ausnahmsweise kurz gestellt werden, so ist die besondere Beschleunigung nur für die zunächst erforderliche Menge vorzuschreiben.

3. Bekanntmachung der Ausschreibung. Bei der Bekanntmachung öffentlicher Ausschreibungen durch die Zeitungen sind die bezüglich der Benutzung amtlicher Blätter ergangenen Vorschriften zu beachten.[31b]) Die Bekanntmachungen müssen in gedrängter Form diejenigen Angaben vollständig enthalten, welche für die Entschließung

---

[30]) E.-V.-Bl. S. 181 Ziff. 8. Außer den Verdingungsanschlägen sind die Arbeiten ꝛc. auch durch Zeichnungen ihrer Art und ihrem Umfange nach soweit klar zu stellen, daß die Unternehmer bei sachgemäßer Benutzung dieser Unterlagen die seitens der Verwaltung gestellten Anforderungen völlig zu übersehen vermögen und demgemäß in der Lage sind, thatsächlich die von ihnen abzugebenden Preise durch Berechnung zu ermitteln, s. des Näheren Erl. v. 23. Jan. 1886, III. 1878 u. 5. Febr. 1886, II a (b) 1489.

[30a]) Dies war bereits durch den Erlaß vom 31. August 1882, II a 11067 verfügt.

[31]) Die genaue Beachtung dieser Vorschrift ist im Interesse der Staatskasse geboten, insofern die Beschaffung von Waaren, welche in Abmessung u. Beschaffenheit von den im Handel üblichen abweichen, mit besonderen Schwierigkeiten verbunden und deshalb in der Regel nur gegen Bewilligung höherer Preise zu erreichen sein wird (E.-V.-Bl. 1885 S. 180 Ziff. 2).

[31a]) Ueber die Verlängerung vertragsmäßiger Lieferfristen ꝛc. u. Niederschlagung verwirkter Konventionalstrafen s. § 33 Anm. 24, S. 469.

[31b]) s. Anm. 27b.

der Interessenten, ob sie einer Betheiligung an der Bewerbung näher treten wollen, von Wichtigkeit sind. Insbesondere sind darin aufzuführen: Gegenstand und Umfang der Leistung oder Lieferung nach den wesentlichsten Beziehungen, wobei die Theilung des Gegenstandes nach Handwerkszweigen, Loosen ꝛc. hervorzuheben ist; der Termin zur Eröffnung der Angebote; die für den Zuschlag vorbehaltene Frist; der Preis der Verdingungsanschläge, Zeichnungen, Bedingungen ꝛc. und die Gelegenheit für die Einsichtnahme und den Bezug derselben.[31c]) Der Aufnahme einer Bemerkung über den Vorbehalt der Auswahl unter mehreren Mindestfordernden oder unter sämmtlichen Bewerbern in die Bekanntmachungen, welche bezüglich öffentlicher Ausschreibungen erlassen werden, bedarf es nicht.[32]) Die Insertionskosten werden von der ausschreibenden Verwaltung getragen.[32a])

4. Bestimmung des Eröffnungs-Termins. Um den Bewerbern die nothwendige Zeit zur sachgemäßen Vorbereitung der Angebote zu gewähren, ist — vorbehaltlich einer durch besondere Umstände gebotenen größeren Beschleunigung — der Termin zur Eröffnung bei kleineren Arbeiten und leicht zu beschaffenden Lieferungen unter Bestimmung einer Frist von 14 Tagen, bei größeren Arbeiten mit einer solchen von 4—6 Wochen anzuberaumen.

5. Zuschlagsfrist. Die Zuschlagsfristen sind in allen Fällen, insbesondere aber bei Lieferungen solcher Materialien, deren Preise häufigen Schwankungen unterliegen, möglichst kurz zu bemessen.[32b]) Dieselben dürfen den Zeitraum von 14 Tagen, bezw. wenn die Genehmigung höherer Instanzen einzuholen ist,[33]) von 4 Wochen in der Regel nicht überschreiten.

6. Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen. Den öffentlichen Ausschreibungen sind die vom Minister für den ganzen Bereich der Staatseisenbahnverwaltung einheitlich festgestellten, von Zeit zu Zeit öffentlich bekannt zu machenden Bedingungen[34]) zu Grunde zu legen. In den Ausschreibungen selbst ist

---

[31c]) s. Anm. 34.

[32]) E.-V.-Bl. 1880 Ziff. 3.

[32a]) Ueber Verrechnung derselben s. Erl. v. 23. Juni 1883, E.-V.-Bl. S. 132.

[32b]) s. Anm. 17b.

[33]) d. h. des Min. der öffentl. Arb. s. S. 208, 209; der Kgl. Eisenbahn-Direktionen: S. 215, 217 (ungenau: Endemann, Recht d. Eisenb. S. 360, Anm. 12).

[34]) v. 17. Juli 1885 (s. oben Anm. 23). Dieselben lauten: Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen. Persönliche Tüchtigkeit und Leistungsfähigkeit der Bewerber. Bei der Vergebung

von Arbeiten oder Lieferungen hat niemand Aussicht, als Unternehmer angenommen zu werden, der nicht für die tüchtige, pünktliche und vollständige Ausführung derselben — auch in technischer Hinsicht — die erforderliche Sicherheit bietet. Einsicht und Bezug der Verdingungsanschläge u. s. w. Verdingungsanschläge, Zeichnungen, Bedingungen u. s. w. sind an den in der Ausschreibung bezeichneten Stellen einzusehen und werden auf Ersuchen gegen Erstattung der Selbstkosten verabfolgt. Form und Inhalt der Angebote. Die Angebote sind unter Benutzung der etwa vorgeschriebenen Formulare, von den Bewerbern unterschrieben, mit der in der Ausschreibung geforderten Ueberschrift versehen, versiegelt und frankirt bis zu dem angegebenen Termine einzureichen. Die Angebote müssen enthalten: a) die ausdrückliche Erklärung, daß der Bewerber sich den Bedingungen, welche der Ausschreibung zu Grunde gelegt sind, unterwirft; b) die Angabe der geforderten Preise nach Reichswährung, und zwar sowohl die Angabe der Preise für die Einheiten als auch der Gesammtforderung; stimmt die Gesammtforderung mit den Einheitspreisen nicht überein, so sollen die letzteren maßgebend sein; c) die genaue Bezeichnung und Adresse des Bewerbers; d) seitens gemeinschaftlich bietender Personen die Erklärung, daß sie sich für das Angebot solidarisch verbindlich machen, und die Bezeichnung eines zur Geschäftsführung und zur Empfangnahme der Zahlungen Bevollmächtigten; letzteres Erforderniß gilt auch für die Gebote von Gesellschaften; e) nähere Angaben über die Bezeichnung der etwa mit eingereichten Proben. Die Proben selbst müssen ebenfalls vor dem Bietungstermine eingesandt und derartig bezeichnet sein, daß sich ohne Weiteres erkennen läßt, zu welchem Angebot sie gehören; f) die etwa vorgeschriebenen Angaben über die Bezugsquellen von Fabrikaten. Angebote, welche diesen Vorschriften nicht entsprechen, insbesondere solche, welche bis zu der festgesetzten Terminsstunde bei der Behörde*) nicht eingegangen sind, welche bezügl. des Gegenstandes von der Ausschreibung selbst abweichen, oder das Gebot an Sonderbedingungen knüpfen, haben keine Aussicht auf Berücksichtigung. Es sollen indessen solche Angebote nicht ausgeschlossen sein, in welchen der Bewerber erklärt, sich nur während einer kürzeren als der in der Ausschreibung angegebenen Zuschlagsfrist an sein Angebot gebunden halten zu wollen. Wirkung des Angebots. Die Bewerber bleiben von dem Eintreffen des Angebotes bei der ausschreibenden Behörde bis zum Ablauf der festgesetzten Zuschlagsfrist bezw. der von ihnen bezeichneten kürzeren Frist an ihre Angebote gebunden. Die Bewerber unterwerfen sich mit Abgabe des Angebots in Bezug auf alle für sie daraus entstehenden Verbindlichkeiten der Gerichtsbarkeit des Ortes, an welchem die ausschreibende Behörde ihren Sitz hat**) und woselbst auch sie auf Erfordern Domizil nehmen müssen. Zulassung zum Eröffnungstermin. Den Bewerbern und deren Bevollmächtigten steht der Zutritt zu dem Eröffnungstermine frei. Eine Veröffentlichung der abgegebenen Gebote ist nicht gestattet.***) Aufnahme eines Protokolls. Ertheilung des Zuschlags.

*) d. h. bei dem mit der Empfangnahme der für die Behörde eingehenden Briefsendungen beauftragten Beamten. Die Verzögerungen, welche etwa in der Vorlage an den mit der Abhaltung des Eröffnungstermins beauftragten Beamten durch den Geschäftsgang der Behörde eintreten, sollen den Bewerbern nicht zum Nachtheil gereichen (Erl. v. 10. Okt. 1885, II a (b) 16429). Auf dem eingehenden Angebote sind sofort bei Eingang Tag und Stunde des Eingangs zu vermerken; sie sind bis zum Eröffnungstermine uneröffnet zu verwahren.

**) Die Zuständigkeit des Gerichts wird hier durch ausdrückliche Vereinbarung begründet (§ 38 Civ.-Proz.-Ord.). Vgl. d. Erl. v. 25. Sept. 1885, II a (b) 13973.

***) Unbetheiligte Personen sind zu dem Eröffnungstermine nicht zuzulassen. Ueber das Ergebniß derselben ist ein Protokoll aufzunehmen und von den etwa erschienenen Bewerbern mit zu vollziehen. Etwaige erläuternde Erklärungen derselben zu ihren Angeboten sind im Protokolle zu registriren. Dem Protokolle sind auch die der Verdingung zu Grunde liegenden Bedingungen und eine auf Grund der kalkulatorisch festgestellten Angebote gefertigte Zusammenstellung derselben beizufügen, dergestalt, daß in derselben das niedrigste Angebot obenan steht und diesem die nächst höheren Angebote folgen (Erl. v. 29. Juli 1876, II. 13869 u. 29. August 1881, II a (b) 11312).

demnächst nur auf diese Bekanntmachungen zu verweisen.[35]) Auf das Verfahren bei engeren Ausschreibungen finden diese Bedingungen mit der Maßgabe entsprechende Anwendung, daß für Verdingungsanschläge,

---

Der Zuschlag wird von dem ausschreibenden Beamten oder von der ausschreibenden Behörde oder von einer dieser übergeordneten Behörde entweder im Eröffnungstermin zu dem von dem gewählten Unternehmer mit zu vollziehenden Protokoll oder durch besondere schriftliche Mittheilung ertheilt. Letzterenfalls ist derselbe mit bindender Kraft erfolgt, wenn die Benachrichtigung hiervon innerhalb der Zuschlagsfrist als Depesche oder Brief dem Telegraphen- oder Postamt zur Beförderung an die in dem Angebot bezeichnete Adresse übergeben worden ist. Trifft die Benachrichtigung trotz rechtzeitiger Absendung erst nach demjenigen Zeitpunkt bei dem Empfänger ein, für welchen dieser bei ordnungsmäßiger Beförderung den Eingang eines rechtzeitig abgesendeten Briefes erwarten darf, so ist der Empfänger an sein Angebot nicht mehr gebunden, falls er ohne Verzug nach dem verspäteten Eintreffen der Zuschlagserklärung von seinem Rücktritt Nachricht gegeben hat.*) Nachricht an diejenigen Bewerber, welche den Zuschlag nicht erhalten, wird nur dann ertheilt, wenn dieselben bei Einreichung des Angebots unter Beifügung des erforderlichen Frankaturbetrages einen desfallsigen Wunsch zu erkennen gegeben haben. Proben werden nur dann zurückgegeben, wenn dies in dem Angebotschreiben ausdrücklich verlangt wird, und erfolgt alsdann die Rücksendung auf Kosten des betreffenden Bewerbers. Eine Rückgabe findet im Falle der Annahme des Angebots nicht statt; ebenso kann im Falle der Ablehnung desselben die Rückgabe insoweit nicht verlangt werden, als die Proben bei den Prüfungen verbraucht sind. Eingereichte Entwürfe werden auf Verlangen zurückgegeben. Den Empfang des Zuschlagsschreibens hat der Unternehmer umgehend schriftlich zu bestätigen. Vertragsabschluß. Der Bewerber, welcher den Zuschlag erhält, ist verpflichtet, auf Erfordern über den durch die Ertheilung des Zuschlages zu Stande gekommenen Vertrag eine schriftliche Urkunde zu vollziehen. Sofern die Unterschrift des Bewerbers der Behörde nicht bekannt ist, bleibt vorbehalten, eine Beglaubigung derselben zu verlangen. Die der Ausschreibung zu Grunde liegenden Verdingungsanschläge, Zeichnungen ꝛc., welche bereits durch das Angebot anerkannt sind, hat der Bewerber bei Abschluß des Vertrages mit zu unterzeichnen.**) Kautionsstellung. Innerhalb 14 Tagen nach der Ertheilung des Zuschlages hat der Unternehmer die vorgeschriebene Kaution zu bestellen, widrigenfalls die Behörde befugt ist, von dem Vertrage zurückzutreten und Schadensersatz zu beanspruchen. Kosten der Ausschreibung. Zu den durch die Ausschreibung selbst entstehenden Kosten hat der Unternehmer nicht beizutragen. Die öffentliche Bekanntmachung ist in den Regierungs-Amtsblättern mindestens einmal jährlich — regelmäßig im Frühjahr — von dem Regierungs-Präsidenten bezw. Regierungen zu erlassen, ebenso von der Ministerial-Bau-Kommission. Die Benutzung noch anderer Publik.-Organe bleibt dem Ermessen der Provinzial-Behörden überlassen (Erl. des Min. der öffentl. Arb. vom 25. September 1885, II a (b) 13973. III. 14187. I. 4584.)

[35]) Daß, wie Endemann, Recht d. Eisenb. S. 360 u. Anm. 11, annimmt, diese Submissionsbedingungen zum Zeichen der Unterwerfung unter dieselben von

---

*) Fast wörtlich aus Art. 319 Abs. 2 H.-G.-B. entnommen.

**) Diese Bestimmung hat nicht die Bedeutung, daß die vorbezeichneten, auf den Gegenstand der Verdingung bezüglichen Grundlagen im Einzelnen der Unterzeichnung bedürfen. Vielmehr ist es für ausreichend und im Interesse der Vereinfachung auch für zweckmäßig zu erachten, die Anschläge, Zeichnungen ꝛc., welche der bestehenden Vorschrift gemäß dem Vertrage als Anlagen beizufügen und als solche seitens der Kontrahenten anzuerkennen sind, mit letzterem durch Schnur und Siegel derart zu verbinden, daß nur eine einmalige Unterschrift der Vertragsurkunde erforderlich ist (Erl. d. Min. d. öffentl. Arb. v. 6. Novbr. 1885, II a (b) 18209. I. 5980. III. 18235.). Siehe im Uebrigen die folgende Anmerkung 35.

Zeichnungen, Bedingungen rc.,[36]) welche den zur Bewerbung aufgeforderten Unternehmern zugestellt werden, eine Erstattung von Kosten nicht beansprucht wird.

7. Termin zur Eröffnung der Angebote. Zu dem Termine zur Eröffnung der Angebote haben nur die Bewerber und deren Bevollmächtigte, nicht aber unbetheiligte Personen Zutritt. Die eingegangenen Gebote werden im Termin eröffnet und — mit Ausschluß der darin enthaltenen Angaben über Bezugsquellen — verlesen. Ueber den Gang der Verhandlungen wird ein Protokoll aufgenommen, in welchem die Angebote nach dem Namen der Bewerber und dem Datum aufzuführen sind. Die Angebotsschreiben selbst werden dem Protokolle beigefügt und von dem den Termin leitenden Beamten mit einem entsprechenden Vermerke versehen. Das Protokoll wird verlesen und von den erschienenen Bewerbern und Bevollmächtigten mit vollzogen. Eine Veröffentlichung der Angebote sowie des Terminsprotokolls ist nicht statthaft. Sofern die Feststellung des annehmbarsten Gebots[37]) besondere Ermittlungen nicht erfordert, und der den Termin abhaltende Beamte zur selbstständigen Entscheidung über den Zuschlag zuständig ist, kann die Ertheilung des Zuschlages im Termin zu dem von dem gewählten Unternehmer mit zu vollziehenden Protokoll erfolgen.

8. Zuschlagsertheilung.[38]) Die niedrigste Geldforderung als solche ist bei der Zuschlagsertheilung keineswegs vorzugsweise zu berücksichtigen.[39]) Der Zuschlag darf nur auf ein in jeder Beziehung

---

den Bewerbern zu unterschreiben seien, ist unzutreffend und nicht vorgeschrieben. Es genügt vielmehr (s. Anm. 34 sub a), daß das Angebot die ausdrückliche Erklärung enthält, daß der Bewerber sich den Bedingungen, welche der Ausschreibung zu Grunde gelegt sind, unterwirft. Wird späterhin der Zuschlag ertheilt, so hat der Bewerber, welcher denselben erhält, bei Abschluß des schriftlichen Vertrages nicht die allgemeinen Submissionsbedingungen, sondern die der Ausschreibung zu Grunde liegenden Verdingungsanschläge, Zeichnungen rc., welche bereits durch das Angebot anerkannt sind, mit zu unterzeichnen. Lediglich auf die Form der Unterzeichnung dieser Verdingungsanschläge rc. bezieht sich der von Endemann irrthümlich citirte Erl. des Min. der öffentl. Arb. v. 6. Novbr. 1885, E.-V.-Bl. S. 367.

[36]) s. oben Anm. 34 S. 451.

[37]) s. die folgende Ziff. 8.

[38]) Ueber die Zuständigkeit der Staatseisenbahn-Behörden zur Ertheilung des Zuschlags: s. Anm. 33 S. 450.

[39]) Für die Ermittlung des Mindestgebotes bei Lieferungen für die Eisenbahnverwaltung — mit Rücksicht auf die frachtfreie oder zu ermäßigten Sätzen erfolgende Beförderung des Eisenbahn-Dienstgutes — sind die Bestimmungen des an die Kgl. Eisenbahn-Direktionen gerichteten Erlasses v. 20. April 1885, II a (b) 4699 maßgebend (s. E.-V.-Bl. 1885 S. 180 Ziff. 4). Darnach sind — wie bereits durch Erl. v. 3. März 1883, II a 2321 angeordnet — bei den Ausschreibungen von Be-

annehmbares, die tüchtige und rechtzeitige Ausführung der betreffenden Arbeit oder Lieferung gewährleistendes Gebot ertheilt werden. Ausgeschlossen von der Berücksichtigung sind solche Angebote: a) welche den der Ausschreibung zu Grunde gelegten Bedingungen oder Proben nicht entsprechen; b) welche nach den von den Bewerbern eingereichten Proben für den vorliegenden Zweck nicht geeignet sind; c) welche eine in offenbarem Mißverhältniß zu der betreffenden Leistung oder Lieferung stehende Preisforderung enthalten, so daß nach dem geforderten Preise an und für sich eine tüchtige Ausführung nicht erwartet werden kann. Nur ausnahmsweise darf in dem letzteren Falle (zu c) der Zuschlag ertheilt werden, sofern der Bewerber als zuverlässig und leistungsfähig bekannt ist, und ausreichende Gründe für die Abgabe des ausnahmsweise niedrigen Gebotes beigebracht sind, oder auf Befragen beigebracht werden. Im Uebrigen ist bei öffentlichen Ausschreibungen der Zuschlag demjenigen der drei Mindestfordernden zu ertheilen, dessen Angebot unter Berücksichtigung aller in Betracht kommenden Umstände als das annehmbarste zu erachten ist. Diejenigen Fälle, in welchen bei einem öffentlichen oder engeren Ausschreibungsverfahren die gewählten Unternehmer nicht die Mindestfordernden waren, sind in einer besonderen Anlage zu der Abnahmeverhandlung über die betreffende Rechnung zusammenzustellen, wobei die Stellung der Forderungen dieser Unternehmer zu den abgegebenen Minderforderungen zu bezeichnen ist und kurz die Gründe anzugeben sind, welche für die Wahl der betreffenden Unternehmer unter Ausschluß der Mindestfordernden ausschlaggebend waren.[40]) Bei engeren Ausschreibungen

---

triebs- und Baumaterialien, welche als Wagenladungsgut bezogen werden, die Preisangaben regelmäßig loco Aufgabestation (event. Werk, Hafen ꝛc.) zu erfordern und demnächst behufs Ermittlung des günstigsten Angebots dem geforderten Preise die Frachtkosten, insoweit aber die Beförderung über Eisenbahnstrecken erfolgt, welche für Rechnung des Preußischen Staates verwaltet werden, 70% der vertragsmäßigen Fracht — ohne Rücksicht auf die in Wirklichkeit nach den Bestimmungen über die Beförderung von Betriebs- und Baudienstgütern der ausschreibenden Behörde erwachsenden Frachtauslagen, also auch bei Beförderung von Betriebsdienstgut innerhalb des eigenen Direktionsbezirkes — hinzuzusetzen. Dabei ist die Fracht für die ganze Strecke von der Aufgabestation bis zur Verwendungs- oder Depotstation der Berechnung zu Grunde zu legen. Außer den Transportkosten sind auch etwaige Extra-Vergütigungen oder sonstige auf den Gesammtkosten-Betrag influirende Zuschläge oder Abzüge bei Feststellung des Mindestgebots zu berücksichtigen.

[40]) E.-V.-Bl. 1885 S. 180 Ziff. 5. s. auch Erl. v. 13. Mai 1882, E.-V.-Bl. S. 173. Liegen bezüglich der Auswahl unter den Mindestfordernden eigene Erfahrungen in Betreff der Leistungsfähigkeit und Solidität der Bewerber nicht vor, so sind zunächst die Urtheile anderer Bahnverwaltungen einzuholen oder von den Bewerbern Atteste über ihre bisherigen Leistungen einzufordern (Erl. vom 29. Juli 1876, II. 13869 u. 29. August 1881, II a (b) 11312).

hat unter sonst gleichwerthigen Angeboten die Vergebung an den Mindestfordernden zu erfolgen. Sind ausnahmsweise den Bewerbern die näheren Vorschläge in Betreff der im Einzelnen zu wählenden Konstruktionen und Einrichtungen überlassen worden, so ist der Zuschlag auf dasjenige Angebot zu ertheilen, welches für den gegebenen Fall als das geeignetste und zugleich in Abwägung aller in Betracht kommenden Umstände als das preiswürdigste erscheint. Ist keines der hiernach in Betracht kommenden Mindestgebote für annehmbar zu erachten, so sind sämmtliche Gebote abzulehnen. Bei der Vergebung von Bauarbeiten sind im Falle gleicher Preisstellung die am Orte der Ausführung oder in der Nähe desselben wohnenden Gewerbetreibenden vorzugsweise zu berücksichtigen.[41])

C. Der Rechtscharakter der Normen des Submissions-Verfahrens.

In Betreff des Rechtscharakters der bei dem Submissionsverfahren in Betracht kommenden Bestimmungen sind folgende drei Kategorien zu unterscheiden:

1. Die Allgemeinen Bestimmungen, betreffend die Vergebung von Lieferungen und Leistungen,[42]) tragen nach Form und Inhalt lediglich den Charakter administrativer Direktiven für die Staatseisenbahn-Behörden und Beamten. Diese sollen nach den bezüglichen Vorschriften und den darin niedergelegten Grundsätzen bei der Ausführung und Leitung der Submissionen, wie auch bei der Aufstellung der daraus hervorgehenden Verträge pflichtmäßig verfahren. Die Allgemeinen Bestimmungen bilden daher weder die Grundlage, auf der die Kontrahenten die Verträge abschließen, noch die lex contractus. Abweichungen bedingen mithin weder die Ungültigkeit der abgeschlossenen Verträge, noch haben die Unternehmer irgend einen

---

[41]) Im Anschluß an die früheren Erl. des Min. d. öffentl. Arb. v. 25. Juli 1880, II a (b) 8607 (E.-V.-Bl. 1880, S. 346) und 31. August 1882, II a 11067, welche bestimmten, daß die Heranziehung von Unternehmern aus entfernteren Orten unter Gewährung von Freifahrt- und Transport-Begünstigungen grundsätzlich auf diejenigen Fälle zu beschränken ist, in denen es an geeigneten Unternehmern in der Nähe der Baustellen mangelt. Im Uebrigen sind bei Verdingung von Arbeiten und Lieferungen, welche eine besondere, nur bei größeren Unternehmern vorauszusetzende Geschäftskenntniß nicht erfordern, bei sonst gleicher Preisstellung und insofern gegen Qualifikation und Leistungsfähigkeit keine Bedenken vorliegen, die in der Nähe wohnenden Gewerbetreibenden thunlichst zu berücksichtigen.

[42]) s. Anm. 22 S. 445.

civilrechtlichen Anspruch, daß nach Maßgabe der Allgemeinen Bestimmungen verfahren und kontrahirt werde. Wohl aber ist den Unternehmern in Rücksicht darauf, daß die Allgemeinen Bestimmungen nicht lediglich interne Verwaltungs-Instruktionen darstellen, sondern öffentlich im Verordnungswege bekannt gemacht und in dieser Form den Behörden zur Beachtung kategorisch aufgegeben sind, eine ausreichende Handhabe verliehen, gegen etwaige Zuwiderhandlungen und Verstöße der Behörden den Beschwerdeweg bei den höheren Instanzen zu beschreiten.

2. Die Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen[43]) charakterisiren sich dagegen ohne Zweifel als integrirende Bestandtheile und Grundlagen der Verträge. Dies erhellt aus der Vorschrift der Allgemeinen Bestimmungen, daß diese Bedingungen nicht nur von Zeit zu Zeit öffentlich bekannt zu machen sind, sondern auch daraus, daß sie den öffentlichen Ausschreibungen zu Grunde zu legen sind und in den letzteren auf diese Bekanntmachungen verwiesen werden soll. Es bilden also in den Aufforderungen zur Abgabe von Offerten d. h. in den Ausschreibungen jene Bedingungen die Grundlage und es wird auf dieselben Bezug genommen. Die nach Maßgabe der Ausschreibung abgegebenen Offerten können mithin auch nur diese Grundlage haben. Soweit hiernach nicht etwa im konkreten Falle von der ausschreibenden Behörde ausdrücklich Abweichungen in der Ausschreibung publicirt sind[44]) oder besondere Verabredungen bestehen, geschieht die Offerte sowohl, wie die Annahme (der Zuschlag) auf der Grundlage der allgemein bekannt gemachten Bewerbungsbedingungen, und zwar selbst dann, wenn in der Ausschreibung der vorgeschriebene ausdrückliche Hinweis auf die publizirten Bewerbungsbedingungen unterblieben sein sollte. Denn es muß — wie auch Endemann[45]) zutreffend hervorhebt, — selbst im Falle gänzlichen Schweigens unterstellt werden, daß auf die Submissionsbedingungen hin kontrahirt worden ist, sobald sie, wie bei gehöriger Bekanntmachung anzunehmen, der Submittent gekannt hat oder nach der ihm obliegenden Erkundigungs- und Sorgfaltspflicht hat kennen müssen. Die Bewerbungsbedingungen haben hiernach im

---

[43]) s. Anm. 23 S. 445.

[44]) Dies kann nur aus besonderen, die Abweichungen im konkreten Falle ausnahmsweise rechtfertigenden Gründen geschehen. Anderenfalls haben die Interessenten das Beschwerderecht.

[45]) Recht d. Eisenb. § 73 S. 368.

Wesentlichen die rechtliche Natur der Normen der Eisenbahn-Betriebs-Reglements, d. h. sie bilden wie diese die lex contractus, auf Grund deren die Eisenbahnverwaltung Vertragsofferten entgegenzunehmen sich bereit erklärt, und erzeugen nach erfolgtem Zuschlage kontraktliche Verbindlichkeiten und Befugnisse.

3. Dasselbe gilt für die allgemeinen Vertragsbedingungen, welche für einzelne Gruppen von häufiger vorkommenden Arbeiten oder Lieferungen ein für allemal festzustellen und bekannt zu machen sind.[46]) Auch diese sind, wenn nicht im Einzelfalle in der Ausschreibung Abänderungen ausdrücklich publizirt oder spezielle Vereinbarungen getroffen sind, lex contractus unter den Kontrahenten. Für beide Theile greift auch ohne besonderen Hinweis in der Ausschreibung die Annahme Platz, daß Angebot und Zuschlag auf der Grundlage der für diese Gruppe von Vertragsobjekten aufgestellten und bekannt gemachten allgemeinen Vertragsbedingungen erfolgt seien. Und lediglich dieser Umstand, nicht die spätere Bezugnahme auf die Bedingungen in der Vertragsurkunde oder die Beifügung zu derselben ist für die Willenseinigung der Kontrahenten entscheidend. Mit der Zuschlagsertheilung endet das der Abschließung der Verträge im Submissionswege eigenthümliche Verfahren. Denn die weiteren Vorschriften über Form und Fassung, sowie über Inhalt und Ausführung der im Submissionswege geschlossenen Verträge gelten gleichermaßen auch für die freihändig vereinbarten Verträge. Die im Folgenden dargestellten Besonderheiten der Eisenbahnbauverträge sind daher beiden Formen der Vertragsschließung gemeinsam.

§ 33. Die Besonderheiten der Eisenbahnbauverträge.

Die Eisenbahnbauverträge unterliegen — gleichviel ob sie im Submissionswege oder freihändig abgeschlossen sind — in Hinsicht auf ihre Form und Fassung wie auf ihren Inhalt und ihre Ausführung, überhaupt in Betreff aller Vertragsmodalitäten an sich den allgemeinen landesrechtlichen Vorschriften und würden Besonderheiten irgend welcher Art nicht bieten, wenn nicht aus den oben S. 440 f. bereits des Näheren entwickelten Gründen der Umfang und die Bedeutung dieser Verträge bezw. der in Betracht kommenden Vertragsobjekte im Interesse der Industrie und des Gemeinwohls zu einer Reihe spezieller Vorschriften

---

[46]) Z. B. für Hochbauten s. unten § 33 Anm. 3 S. 459 u. E.-V.-Bl. 1885 S. 189–196.

geführt hätten, die, obwohl nur für die Staatseisenbahnen gegeben, doch der Natur der Sache nach im Wesentlichen auch bei den Vertragsschlüssen der Privateisenbahnen Anwendung finden. Vornehmlich hat die unverhältnißmäßig günstigere und mächtigere Stellung, welche die Eisenbahnverwaltungen den Arbeitnehmern gegenüber einnehmen, den Anlaß geboten, im Wege administrativer Verordnung den Staats-Eisenbahnbehörden für alle wesentlicheren Vertragsbedingungen bestimmte Normen generell vorzuschreiben, welche im Interesse der Industrie die Unternehmer gegen harte und lästige Stipulationen zu schützen bestimmt sind. Dazu tritt, daß auch die Eigenartigkeit der Verwaltung des Eisenbahnwesens gewisse besondere Modalitäten bezüglich der Form und Fassung dieser Verträge nothwendig zur Folge hat. Die durch diese Momente bedingten Besonderheiten beziehen sich hiernach sowohl auf die Form und Fassung der Verträge, wie auch auf ihren Inhalt und ihre Ausführung und in letzterer Hinsicht hauptsächlich auf die Regelung der Zahlungsmodalitäten, der Sicherheitsstellung, des Vorbehalts der Mehr- und Minderleistung, der Konventionalstrafen, der Kontrole der Ausführung, Schlichtung von Meinungsverschiedenheiten und Normirung der Kosten- und Stempelpflicht.

1. Was zunächst die Form der Verträge anlangt, so ist sowohl über die durch Ertheilung des Zuschlags wie auch über die freihändig zu Stande gekommenen Verträge der Regel nach eine schriftliche Urkunde zu errichten.[1]) Hiervon kann, unter der Voraussetzung, daß die Rechtsgültigkeit des Uebereinkommens dadurch nicht in Frage gestellt wird, abgesehen werden: a) bei Gegenständen bis zum Werth von 1000 Mark einschließlich; b) bei Zug um Zug bewirkten Leistungen und Lieferungen; c) bei einfachen Vertragsverhältnissen, über welche

---

[1]) Hierzu ist der Unternehmer durch die Bewerbungsbedingungen verpflichtet (s. § 32 Anm. 34 S. 452). Ueber die Formalien der Unterzeichnung: Erl. v. 6. November 1885 IIa (b) 18209 (s. § 32 Anm. ** S. 452). Die Art der Vergebung (ob submissionsweise oder freihändig) muß im Eingange der Verträge ersichtlich gemacht werden (Erl. v. 13. Mai 1882 IIa (b) 5577, s. des Näheren oben § 32 Anm. 27a S. 442). Wird ein Nebenexemplar der Vertragsurkunde ausgefertigt, so darf dieses dem Unternehmer nicht wieder abgefordert werden, verbleibt demselben vielmehr dauernd, zumal er zu den Kosten der Vertragsausfertigungen regelmäßig beizutragen hat. (Erl. v. 10. Sept. 1885 IIa (b) 14755.) Sind fiskalische Behörden oder Institute Unternehmer, so bedarf es weder der Errichtung einer schriftlichen Urkunde, noch der Ausbedingung von Kautionen, Konventionalstrafen 2c. Es genügt die Zuschlagsertheilung auf Grund der hiernach einzuschränkenden Ausschreibungsbedingungen (s. Erl. v. 25. Okt. 1882 IIa 14438).

eine alle wesentlichen Bedingungen vereinbarende Korrespondenz vorliegt. Wird in solchen Fällen von der Aufstellung eines schriftlichen Vertrages Abstand genommen, so ist in anderer geeigneter Weise — z. B. durch Bestellzettel,[2]) schriftlich gegenseitig anerkannte Notizen rc. — für die Sicherung der Beweisführung über den wesentlichen Inhalt des Uebereinkommens Vorsorge zu treffen.

2. Die Fassung der Vertragsbedingungen muß knapp, aber bestimmt und deutlich sein. Für die einzelnen Gruppen von häufiger vorkommenden Arbeiten oder Lieferungen sind allgemeine Vertragsbedingungen[3]) ein für allemal festzustellen und in geeigneter Weise

---

[2]) Die Bestellzettel enthalten nur kurz die Bezeichnung des Unternehmers, des Gegenstandes, der Zeit und des Ortes der Lieferung, des Preises, der Gattung resp. Sorte und Probe, sowie die Unterschrift des bestellenden Organs der Verwaltung. Sie werden in duplo ausgefertigt, so daß ein Exemplar als Stamm in dem s. g. Bestellzettelbuche zurückbleibt, während das andere als Auftrag des Unternehmers gilt und von diesem mit der Faktura bei der Ablieferung rc. wieder zurückzugeben ist. Hierher gehören auch die s. g. Akkordzettel bei der Uebertragung von Erdarbeiten im Regiebau an Schachtmeister oder Schachtgenossenschaften gemäß der Verordn. v. 21. Dezbr. 1846 (G.-S. 1847 S. 21), s. hierüber des Näheren § 34 II.

[3]) Solche allgemeine Vertragsbedingungen, deren Rechtscharakter bereits S. 457 Gegenstand der Erörterung gewesen ist, wurden zuerst für die Ausführung von Hochbauten unterm 17. Juli 1885 (E.-V.-Bl. S. 189 bis 196) festgestellt und publizirt. Es empfiehlt sich die nachfolgende wörtliche Mittheilung dieser Bedingungen, weil sie im Wesentlichen das Maß der nach den bestehenden Prinzipien beiden kontrahirenden Theilen zugewiesenen Rechte und Verbindlichkeiten fixiren und deshalb in dieser Form und Fassung mut. mut. auch für die Feststellung allgemeiner Vertragsbedingungen bei anderen Gruppen von Arbeiten rc. zur analogen Anwendung gekommen sind. Die qu. Bedingungen lauten: § 1. Gegenstand des Vertrages. Den Gegenstand des Unternehmens bildet die Herstellung der im Vertrage bezeichneten Bauwerke. Im Einzelnen bestimmt sich Art und Umfang der dem Unternehmer obliegenden Leistungen nach den Verdingungsanschlägen, den zugehörigen Zeichnungen und sonstigen als zum Vertrage gehörig bezeichneten Unterlagen. Die in den Verdingungsanschlägen angenommenen Vordersätze unterliegen jedoch denjenigen näheren Feststellungen, welche — ohne wesentliche Aenderung der dem Vertrage zu Grunde gelegten Bau-Entwürfe — bei der Ausführung der betreffenden Bauwerke sich ergeben. Abänderungen der Bau-Entwürfe anzuordnen, bleibt der bauleitenden Behörde vorbehalten. Leistungen, welche in den Bau-Entwürfen nicht vorgesehen sind, können dem Unternehmer nur mit seiner Zustimmung übertragen werden. § 2. Berechnung der Vergütung. Die dem Unternehmer zukommende Vergütung wird nach den wirklichen Leistungen bezw. Lieferungen unter Zugrundelegung der vertragsmäßigen Einheitspreise berechnet. Die Vergütung für Tagelohnsarbeiten erfolgt nach den vertragsmäßig vereinbarten Lohnsätzen. Ausschluß einer besonderen Vergütung für Nebenleistungen, Vorhalten von Werkzeug und Geräthen, Rüstungen u. s. w. Insoweit in den Verdingungs-Anschlägen für Nebenleistungen, sowie für das Vorhalten von Werkzeug und Geräthen, Rüstungen u. s. w. nicht besondere Preisansätze vorgesehen sind, umfassen die vereinbarten Preise und Tagelohnsätze zugleich die Vergütung für die zur planmäßigen Herstellung des Bauwerks gehörenden Nebenleistungen aller Art, insbesondere auch für die Heranschaffung der

zu den Bauarbeiten erforderlichen Materialien aus den auf der Baustelle befindlichen Lagerplätzen nach der Verwendungsstelle am Bau, sowie die Entschädigung für Vorhaltung von Werkzeug, Geräthen 2c. Auch die Gestellung der zu den Absteckungen, Höhenmessungen und Abnahmevermessungen erforderlichen Arbeitskräfte und Geräthe liegt dem Unternehmer ob, ohne daß demselben eine besondere Entschädigung hierfür gewährt wird. § 3. Mehrleistungen gegen den Vertrag. Ohne ausdrückliche schriftliche Anordnung oder Genehmigung des bauleitenden Beamten darf der Unternehmer keinerlei vom Vertrage abweichende oder im Verdingungsanschlage nicht vorgesehene Arbeiten oder Lieferungen ausführen. Diesem Verbot zuwider einseitig von dem Unternehmer bewirkte Leistungen ist der bauleitende Beamte ebenso wie die bauleitende Behörde befugt, auf dessen Gefahr und Kosten wieder beseitigen zu lassen; auch hat der Unternehmer nicht nur keinerlei Vergütung für derartige Arbeiten und Lieferungen zu beanspruchen, sondern muß auch für allen Schaden aufkommen, welcher etwa durch diese Abweichungen vom Vertrage für die Staatskasse entstanden ist. § 4. Minderleistung gegen den Vertrag. Bleiben die ausgeführten Arbeiten oder Lieferungen zufolge der von der bauleitenden Behörde oder dem bauleitenden Beamten getroffenen Anordnungen unter der im Vertrage festverdungenen Menge zurück, so hat der Unternehmer Anspruch auf den Ersatz des ihm nachweislich hieraus entstandenen wirklichen Schadens. Nöthigenfalls entscheidet hierüber das Schiedsgericht (§ 19). § 5. Beginn, Fortführung und Vollendung der Arbeiten 2c., Konventionalstrafe. Der Beginn, die Fortführung und Vollendung der Arbeiten und Lieferungen hat nach den in den besonderen Bedingungen festgesetzten Fristen zu erfolgen. Ist über den Beginn der Arbeiten 2c. in den besonderen Bedingungen eine Vereinbarung nicht enthalten, so hat der Unternehmer spätestens 14 Tage nach schriftlicher Aufforderung Seitens des bauleitenden Beamten mit den Arbeiten oder Lieferungen zu beginnen. Die Arbeit oder Lieferung muß im Verhältniß zu den bedungenen Vollendungsfristen fortgesetzt angemessen gefördert werden. Die Zahl der zu verwendenden Arbeitskräfte und Geräthe, sowie die Vorräthe an Materialien müssen allezeit den übernommenen Leistungen entsprechen. Eine im Vertrage bedungene Konventionalstrafe gilt nicht für erlassen, wenn die verspätete Vertragserfüllung ganz oder theilweise ohne Vorbehalt angenommen worden ist. Eine tageweise zu berechnende Konventionalstrafe für verspätete Ausführung von Bauarbeiten bleibt für die in die Zeit einer Verzögerung fallenden Sonntage und allgemeinen Feiertage außer Ansatz. § 6. Hinderungen der Bauausführung. Glaubt der Unternehmer sich in der ordnungsmäßigen Fortführung der übernommenen Arbeiten durch Anordnungen der bauleitenden Behörde oder des bauleitenden Beamten oder durch das nicht gehörige Fortschreiten der Arbeiten anderer Unternehmer behindert, so hat er bei dem bauleitenden Beamten oder der bauleitenden Behörde hiervon Anzeige zu erstatten. Andernfalls werden schon wegen der unterlassenen Anzeige keinerlei auf die betreffenden, angeblich hindernden Umstände begründete Ansprüche oder Einwendungen zugelassen. Nach Beseitigung derartiger Hinderungen sind die Arbeiten ohne weitere Aufforderung ungesäumt wieder aufzunehmen. Der bauleitenden Behörde bleibt vorbehalten, falls die bezüglichen Beschwerden des Unternehmers für begründet zu erachten sind, eine angemessene Verlängerung der im Vertrage festgesetzten Vollendungsfristen — längstens bis zur Dauer der betreffenden Arbeitshinderung — zu bewilligen. Für die bei Eintritt einer Unterbrechung der Bauausführung bereits ausgeführten Leistungen erhält der Unternehmer die den vertragsmäßig bedungenen Preisen entsprechende Vergütung. Ist für verschiedenwerthige Leistungen ein nach dem Durchschnitt bemessener Einheitspreis vereinbart, so ist unter Berücksichtigung des höheren oder geringeren Werthes der ausgeführten Leistungen gegenüber den noch rückständigen ein von dem verabredeten Durchschnittspreise entsprechend abweichender neuer Einheitspreis für das Geleistete besonders zu ermitteln und darnach die zu gewährende Vergütung zu berechnen. Außerdem kann der Unternehmer im Fall einer Unterbrechung oder gänzlichen Abstandnahme von der Bauausführung den Ersatz des ihm nachweislich entstandenen wirklichen Schadens beanspruchen, wenn die die Fortsetzung des Baues hindernden Umstände ent-

weder von der bauleitenden Behörde und deren Organen verschuldet sind, oder — insoweit zufällige, von dem Willen der Behörde unabhängige Umstände in Frage stehen, — sich auf Seiten der bauleitenden Behörde zugetragen haben. Eine Entschädigung für entgangenen Gewinn kann in keinem Falle beansprucht werden. In gleicher Weise ist der Unternehmer zum Schadensersatz verpflichtet, wenn die betreffenden, die Fortführung des Baues hindernden Umstände von ihm verschuldet sind, oder auf seiner Seite sich zugetragen haben. Auf die gegen den Unternehmer geltend zu machenden Schadensersatzforderungen kommen die etwa eingezogenen oder verwirkten Konventionalstrafen in Anrechnung. Ist die Schadensersatzforderung niedriger als die Konventionalstrafe, so kommt nur die letztere zur Einziehung. In Ermangelung gütlicher Einigung entscheidet über die bezüglichen Ansprüche das Schiedsgericht. (§ 19.) Dauert die Unterbrechung der Bauausführung länger als 6 Monate, so steht jeder der beiden Vertragsparteien der Rücktritt vom Vertrage frei. Die Rücktrittserklärung muß schriftlich und spätestens 14 Tage nach Ablauf jener 6 Monate dem anderen Theile zugestellt werden; andernfalls bleibt — unbeschadet der inzwischen etwa erwachsenen Ansprüche auf Schadensersatz oder Konventionalstrafe — der Vertrag mit der Maßgabe in Kraft, daß die in demselben ausbedungene Vollendungsfrist um die Dauer der Bau-Unterbrechung verlängert wird. § 7. Güte der Arbeitsleistungen und der Materialien. Die Arbeitsleistungen müssen den besten Regeln der Technik und den besonderen Bestimmungen des Verdingungs-Anschlages und des Vertrages entsprechen. Bei den Arbeiten dürfen nur tüchtige und geübte Arbeiter beschäftigt werden. Arbeitsleistungen, welche der bauleitende Beamte den gedachten Bedingungen nicht entsprechend findet, sind sofort, und unter Ausschluß der Anrufung eines Schiedsgerichts, zu beseitigen und durch untadelhafte zu ersetzen. Für hierbei entstehende Verluste an Materialien hat der Unternehmer die Staatskasse schadlos zu halten. Arbeiter, welche nach dem Urtheile des bauleitenden Beamten untüchtig sind, müssen auf Verlangen entlassen und durch tüchtige ersetzt werden. Materialien, welche dem Anschlage, bezw. den besonderen Bedingungen oder den dem Vertrage zu Grunde gelegten Proben nicht entsprechen, sind auf Anordnung des bauleitenden Beamten innerhalb einer von ihm zu bestimmenden Frist von der Baustelle zu entfernen. Behufs Ueberwachung der Ausführung der Arbeiten steht dem bauleitenden Beamten oder den von demselben zu beauftragenden Personen jederzeit während der Arbeitsstunden der Zutritt zu den Arbeitsplätzen und Werkstätten frei, in welchen zu dem Unternehmen gehörige Arbeiten angefertigt werden. § 8. Erfüllung der dem Unternehmer, Handwerkern und Arbeitern gegenüber obliegenden Verbindlichkeiten. Der Unternehmer hat der bauleitenden Behörde und dem bauleitenden Beamten über die mit Handwerkern und Arbeitern in Betreff der Ausführung der Arbeit geschlossenen Verträge jederzeit auf Erfordern Auskunft zu ertheilen. Sollte das angemessene Fortschreiten der Arbeiten dadurch in Frage gestellt werden, daß der Unternehmer Handwerkern oder Arbeitern gegenüber die Verpflichtungen aus dem Arbeitsvertrage nicht oder nicht pünktlich erfüllt, so bleibt der bauleitenden Behörde das Recht vorbehalten, die von dem Unternehmer geschuldeten Beträge für dessen Rechnung unmittelbar an die Berechtigten zu zahlen. Der Unternehmer hat die hierzu erforderlichen Unterlagen, Lohnlisten ꝛc. der bauleitenden Behörde bezw. dem bauleitenden Beamten zur Verfügung zu stellen. § 9 Entziehung der Arbeit ꝛc. Die bauleitende Behörde ist befugt, dem Unternehmer die Arbeiten und Lieferungen ganz oder theilweise zu entziehen und den noch nicht vollendeten Theil auf seine Kosten ausführen zu lassen oder selbst für seine Rechnung auszuführen, wenn a) seine Leistungen untüchtig sind, oder b) die Arbeiten nach Maßgabe der verlaufenen Zeit nicht genügend gefördert sind, oder c) der Unternehmer den von der bauleitenden Behörde gemäß § 8 getroffenen Anordnungen nicht nachkommt. Vor der Entziehung der Arbeiten ꝛc. ist der Unternehmer zur Beseitigung der vorliegenden Mängel, bezw. zur Befolgung der getroffenen Anordnungen unter Bewilligung einer angemessenen Frist aufzufordern. Von der verfügten Arbeitsentziehung wird dem Unternehmer durch eingeschriebenen Brief Eröffnung gemacht. Auf die Berechnung der für die ausgeführten Leistungen

dem Unternehmer zustehenden Vergütung und den Umfang der Verpflichtung desselben zum Schadensersatz finden die Bestimmungen im § 6 gleichmäßige Anwendung. Nach beendeter Arbeit oder Lieferung wird dem Unternehmer eine Abrechnung über die für ihn sich ergebende Forderung und Schuld mitgetheilt. Abschlagszahlungen können im Falle der Arbeitsentziehung dem Unternehmer nur innerhalb desjenigen Betrages gewährt werden, welcher als sicheres Guthaben desselben unter Berücksichtigung der entstandenen Gegenansprüche ermittelt ist. Ueber die in Folge der Arbeitsentziehung etwa zu erhebenden vermögensrechtlichen Ansprüche entscheidet in Ermangelung gütlicher Einigung das Schiedsgericht (§ 19). § 10. Ordnungsvorschriften. Der Unternehmer oder dessen Vertreter muß sich zufolge Aufforderung des bauleitenden Beamten auf der Baustelle einfinden, so oft nach dem Ermessen des Letzteren die zutreffenden baulichen Anordnungen ein mündliches Vernehmen auf der Baustelle erforderlich machen. Die sämmtlichen auf dem Bau beschäftigten Bevollmächtigten, Gehülfen und Arbeiter des Unternehmers sind bezüglich der Bauausführung und der Aufrechterhaltung der Ordnung auf dem Bauplatze den Anordnungen des bauleitenden Beamten bezw. dessen Stellvertreters unterworfen. Im Falle des Ungehorsams kann ihre sofortige Entfernung von der Baustelle verlangt werden. Der Unternehmer hat, wenn nicht ein Anderes ausdrücklich vereinbart worden ist, für das Unterkommen seiner Arbeiter, insoweit dies von dem bauleitenden Beamten für erforderlich erachtet wird, selbst zu sorgen. Er muß für seine Arbeiter auf eigene Kosten an den ihm angewiesenen Orten die nöthigen Abtritte herstellen, sowie für deren regelmäßige Reinigung, Desinfektion und demnächste Beseitigung Sorge tragen. Für die Bewachung seiner Gerüste, Werkzeuge, Geräthe 2c., sowie seiner auf der Baustelle lagernden Materialien Sorge zu tragen, ist lediglich Sache des Unternehmers. Mitbenutzung von Rüstungen. Die von dem Unternehmer hergestellten Rüstungen sind während ihres Bestehens auch anderen Bauhandwerkern unentgeltlich zur Benutzung zu überlassen. Aenderungen an den Rüstungen im Interesse der bequemeren Benutzung Seitens der übrigen Bauhandwerker vorzunehmen, ist der Unternehmer nicht verpflichtet. § 11. Beobachtung polizeilicher Vorschriften. Haftung des Unternehmers für seine Angestellten 2c. Für die Befolgung der für Bauausführungen bestehenden polizeilichen Vorschriften und der etwa besonders ergehenden polizeilichen Anordnungen ist der Unternehmer für den ganzen Umfang seiner vertragsmäßigen Verpflichtungen verantwortlich. Kosten, welche ihm dadurch erwachsen, können der Staatskasse gegenüber nicht in Rechnung gestellt werden. Der Unternehmer trägt insbesondere die Verantwortung für die gehörige Stärke und sonstige Tüchtigkeit der Rüstungen. Dieser Verantwortung unbeschadet ist er aber auch verpflichtet, eine von dem bauleitenden Beamten angeordnete Ergänzung und Verstärkung der Rüstungen unverzüglich und auf eigene Kosten zu bewirken. Für alle Ansprüche, die wegen einer ihm selbst oder seinen Bevollmächtigten, Gehülfen oder Arbeitern zur Last fallenden Vernachlässigung polizeilicher Vorschriften an die Verwaltung erhoben werden, hat der Unternehmer in jeder Hinsicht aufzukommen. Ueberhaupt haftet er in Ausführung des Vertrages für alle Handlungen seiner Bevollmächtigten, Gehülfen und Arbeiter persönlich. Er hat insbesondere jeden Schaden an Person oder Eigenthum zu vertreten, welcher durch ihn oder seine Organe Dritten oder der Staatskasse zugefügt wird. § 12. Aufmessungen während des Baues und Abnahme. Der bauleitende Beamte ist berechtigt, zu verlangen, daß über alle später nicht mehr nachzumessenden Arbeiten von den beiderseits zu bezeichnenden Beauftragten während der Ausführung gegenseitig anzuerkennende Notizen geführt werden, welche demnächst der Berechnung zu Grunde zu legen sind. Von der Vollendung der Arbeiten oder Lieferungen hat der Unternehmer dem bauleitenden Beamten durch eingeschriebenen Brief Anzeige zu machen, worauf der Termin für die Abnahme mit thunlichster Beschleunigung anberaumt und dem Unternehmer schriftlich gegen Behändigungsschein oder mittelst eingeschriebenen Briefes bekannt gegeben wird. Ueber die Abnahme wird in der Regel eine Verhandlung aufgenommen; auf Verlangen des Unternehmers muß dies geschehen. Die Verhandlung ist von dem Unternehmer bezw. dem für denselben etwa erschienenen Stellvertreter mit zu

vollziehen. Von der über die Abnahme aufgenommenen Verhandlung wird dem Unternehmer auf Verlangen beglaubigte Abschrift mitgetheilt. Erscheint in dem zur Abnahme anberaumten Termine gehöriger Benachrichtigung ungeachtet weder der Unternehmer selbst noch ein Bevollmächtigter desselben, so gelten die durch die Organe der bauleitenden Behörde bewirkten Aufnahmen, Notirungen &c. als anerkannt. Auf die Feststellung des von dem Unternehmer Geleisteten im Falle der Arbeitsentziehung (§ 9) finden diese Bestimmungen gleichmäßige Anwendung. Müssen Theillieferungen sofort nach ihrer Anlieferung abgenommen werden, so bedarf es einer besonderen Benachrichtigung des Unternehmers hiervon nicht, vielmehr ist es Sache desselben, für seine Anwesenheit oder Vertretung bei der Abnahme Sorge zu tragen. § 13. Rechnungsaufstellung. Bezüglich der formellen Aufstellung der Rechnung, welche in der Form, Ausdrucksweise, Bezeichnung der Räume und Reihenfolge der Positionsnummern genau nach dem Verdingungs-Anschlage einzurichten ist, hat der Unternehmer den von der bauleitenden Behörde, bezw. dem bauleitenden Beamten gestellten Anforderungen zu entsprechen. Etwaige Mehrarbeiten sind in besonderer Rechnung nachzuweisen, unter deutlichem Hinweis auf die schriftlichen Vereinbarungen, welche bezüglich derselben getroffen worden sind. Tagelohnrechnungen. Werden im Auftrage des bauleitenden Beamten Seitens des Unternehmers Arbeiten im Tagelohn ausgeführt, so ist die Liste der hierbei beschäftigten Arbeiter dem bauleitenden Beamten oder dessen Vertreter behufs Prüfung ihrer Richtigkeit täglich vorzulegen. Etwaige Ausstellungen dagegen sind dem Unternehmer binnen längstens 8 Tagen mitzutheilen. Die Tagelohnrechnungen sind längstens von 2 zu 2 Wochen dem bauleitenden Beamten einzureichen. § 14. Zahlungen. Die Schlußzahlung erfolgt auf die vom Unternehmer einzureichende Kostenrechnung alsbald nach vollendeter Prüfung und Feststellung derselben. Abschlagszahlungen werden dem Unternehmer in angemessenen Fristen auf Antrag, nach Maßgabe des jeweilig Geleisteten, bis zu der von dem bauleitenden Beamten mit Sicherheit vertretbaren Höhe gewährt. Bleiben bei der Schlußabrechnung Meinungsverschiedenheiten zwischen dem bauleitenden Beamten oder der bauleitenden Behörde und dem Unternehmer bestehen, so soll das dem Letzteren unbestritten zustehende Guthaben demselben gleichwohl nicht vorenthalten werden. Verzicht auf spätere Geltendmachung aller nicht ausdrücklich vorbehaltenen Ansprüche. Vor Empfangnahme des von dem bauleitenden Beamten oder der bauleitenden Behörde als Restguthaben zur Auszahlung angebotenen Betrages muß der Unternehmer alle Ansprüche, welche er aus dem Vertragsverhältniß über die behördlicherseits anerkannten hinaus etwa noch zu haben vermeint, bestimmt bezeichnen und sich vorbehalten, widrigenfalls die Geltendmachung dieser Ansprüche später ausgeschlossen ist. Zahlende Kasse. Alle Zahlungen erfolgen, sofern nicht in den besonderen Bedingungen etwas Anderes festgesetzt ist, auf der Kasse der bauleitenden Behörde. Jedoch steht nichts entgegen, auch ferner eine ständige Unterkasse der Kasse der bauleitenden Behörde durch die besonderen Vertragsbedingungen zur zahlenden Kasse zu bestimmen. Die Zahlungsleistung durch eine Spezialbaukasse darf dagegen (Erlaß vom 21. April 1881 IIa (b) 2583/III 6466/I 957 und Erlaß vom 12. November 1881 IIa (b) 14747) nur bei Bauten von neuen Eisenbahnen zugesichert werden. In allen anderen Fällen bedarf es hierzu der Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten. § 15. Gewährleistung. Die in den besonderen Bedingungen des Vertrages vorgesehene, in Ermangelung solcher nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften sich bestimmende Frist für die dem Unternehmer obliegende Gewährleistung für die Güte der Arbeit oder der Materialien beginnt mit dem Zeitpunkte der Abnahme der Arbeit oder Lieferung. Der Einwand nicht rechtzeitiger Anzeige von Mängeln gelieferter Waaren (Art. 347 des Handelsgesetzbuches) ist nicht statthaft. § 16. Sicherheitsstellung. Bürgen. Bürgen haben als Selbstschuldner in den Vertrag mit einzutreten. Kautionen. Kautionen können in baarem Gelde oder guten Werthpapieren oder sicheren — gezogenen — Wechseln oder Sparkassenbüchern bestellt werden. Die Schuldverschreibungen, welche von dem Deutschen Reiche oder von einem Deutschen Bundesstaate ausgestellt oder garantirt sind, sowie

die Stamm- und Stamm-Prioritäts-Aktien und die Prioritäts-Obligationen derjenigen Eisenbahnen, deren Erwerb durch den Preußischen Staat gesetzlich genehmigt ist, werden zum vollen Kurswerthe als Kaution angenommen. Die übrigen bei der Deutschen Reichsbank beleihbaren Effekten werden zu dem daselbst beleihbaren Bruchtheil des Kurswerthes als Kaution angenommen. Die Ergänzung einer in Werthpapieren bestellten Kaution kann gefordert werden, falls in Folge eines Kursrückganges der Kurswerth bezw. der zulässige Bruchtheil desselben für den Betrag der Kaution nicht mehr Deckung bietet. Baar hinterlegte Kautionen werden nicht verzinst. Zinstragenden Werthpapieren sind die Talons und Zinsscheine, insoweit bezüglich der letzteren in den besonderen Bedingungen nicht etwas Anderes bestimmt wird, beizufügen. Die Zinsscheine werden so lange, als nicht eine Veräußerung der Werthpapiere zur Deckung entstandener Verbindlichkeiten in Aussicht genommen werden muß, an den Fälligkeitsterminen dem Unternehmer ausgehändigt. Für den Umtausch der Talons, die Einlösung und den Ersatz ausgelooster Werthpapiere sowie den Ersatz abgelaufener Wechsel hat der Unternehmer zu sorgen. Falls der Unternehmer in irgend einer Beziehung seinen Verbindlichkeiten nicht nachkommt, kann die Behörde zu ihrer Schadloshaltung auf dem einfachsten gesetzlich zulässigen Wege die hinterlegten Werthpapiere und Wechsel veräußern bezw. einkassiren. Die Rückgabe der Kaution, soweit dieselbe für Verbindlichkeiten des Unternehmers nicht in Anspruch zu nehmen ist, erfolgt, nachdem der Unternehmer die ihm obliegenden Verpflichtungen vollständig erfüllt hat, und insoweit die Kaution zur Sicherung der Garantieverpflichtung dient, nachdem die Garantiezeit abgelaufen ist. In Ermangelung anderweiter Verabredung gilt als bedungen, daß die Kaution in ganzer Höhe zur Deckung der Garantieverbindlichkeit einzubehalten ist. § 17. Uebertragbarkeit des Vertrages. Ohne Genehmigung der bauleitenden Behörde darf der Unternehmer seine vertragsmäßigen Verpflichtungen nicht auf Andere übertragen. Verfällt der Unternehmer vor Erfüllung des Vertrages in Konkurs, so ist die bauleitende Behörde berechtigt, den Vertrag mit dem Tage der Konkurseröffnung aufzuheben. Bezüglich der in diesem Falle zu gewährenden Vergütung sowie der Gewährung von Abschlagszahlungen finden die Bestimmungen des § 9 sinngemäße Anwendung. Für den Fall, daß der Unternehmer mit Tode abgehen sollte, bevor der Vertrag vollständig erfüllt ist, hat die bauleitende Behörde die Wahl, ob sie das Vertragsverhältniß mit den Erben desselben fortsetzen oder dasselbe als aufgelöst betrachten will. § 18. Gerichtsstand. Für die aus diesem Vertrage entspringenden Rechtsstreitigkeiten hat der Unternehmer — unbeschadet der im § 19 vorgesehenen Zuständigkeit eines Schiedsgerichts — bei dem für den Ort der Bauausführung zuständigen Gerichte Recht zu nehmen. § 19. Schiedsgericht. Streitigkeiten über die durch den Vertrag begründeten Rechte und Pflichten, sowie über die Ausführung des Vertrages sind, wenn die Beilegung im Wege der Verhandlung zwischen dem bauleitenden Beamten und dem Unternehmer nicht gelingen sollte, zunächst der bauleitenden Behörde zur Entscheidung vorzulegen. Gegen die Entscheidung dieser Behörde wird die Anrufung eines Schiedsgerichtes zugelassen. Die Fortführung der Bauarbeiten nach Maßgabe der von der bauleitenden Behörde getroffenen Anordnungen darf hierdurch nicht aufgehalten werden. Für die Bildung des Schiedsgerichts und das Verfahren vor demselben kommen die Vorschriften der Deutschen Zivil-Prozeß-Ordnung vom 30. Januar 1877 §§ 851—872 in Anwendung. Bezüglich der Ernennung der Schiedsrichter sind abweichende, in den besonderen Vertragsbedingungen getroffene Bestimmungen in erster Reihe maßgebend. Falls die Schiedsrichter den Parteien anzeigen, daß sich unter ihnen Stimmengleichheit ergeben habe, wird das Schiedsgericht durch einen Obmann ergänzt. Die Ernennung desselben erfolgt — mangels anderweiter Festsetzung in den besonderen Bedingungen — durch den Präsidenten oder Vorsitzenden einer benachbarten Provinzialbehörde desjenigen Verwaltungszweiges, welchem die vertragschließende Behörde angehört. Ueber die Tragung der Kosten des schiedsrichterlichen Verfahrens entscheidet das Schiedsgericht nach billigem Ermessen. § 20. Kosten und Stempel. Briefe und Depeschen, welche den Abschluß und die Ausführung des Vertrages betreffen, werden beiderseits frankirt. Die Portokosten für solche

bekannt zu machen.[4]) Bei der Anwendung solcher Vertragsbedingungen auf Vertragsgegenstände anderer Art sind die durch die Verschiedenheit des Gegenstandes bedingten Aenderungen vorzunehmen. In der Vertragsurkunde müssen außer der Bezeichnung der vertragschließenden Parteien, und der Angabe, ob dem Vertragsabschlusse ein öffentliches oder ein engeres Ausschreibungsverfahren vorangegangen ist oder nicht,[5]) — zutreffendenfalls auch, ob der gewählte Unternehmer in einem solchen Verfahren Mindestfordernder geblieben, die besonderen der Verdingung zu Grunde gelegten Bedingungen enthalten sein. Hierbei kommen namentlich in Betracht: a) der Gegenstand der Verdingung unter Bezeichnung der Bezugsquelle, falls eine derartige Angabe verlangt ist;[6]) b) die Vollendungsfrist und die etwaigen Theilfristen;[7]) c) die Höhe der Vergütung und die Kasse, durch welche die Zahlungen zu erfolgen haben;[8]) d) die Höhe einer etwaigen Konventionalstrafe, sowie die Voraussetzungen, unter welchen dieselbe fällig wird;[9]) e) die Höhe einer etwa zu bestellenden Kaution

---

Geld- und sonstige Sendungen, welche im ausschließlichen Interesse des Unternehmers erfolgen, trägt der Letztere. Die Kosten des Vertragsstempels trägt der Unternehmer nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen. Die übrigen Kosten des Vertragsabschlusses fallen jedem Theile zur Hälfte zur Last.

Sofern Aenderungen dieser Allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Hochbauten in Fällen, in welchen nicht ausdrücklich eine abweichende Regelung durch die besonderen Vertragsbedingungen als zulässig bezeichnet ist, angezeigt erscheinen, bedarf es der ministeriellen Genehmigung (E.-V.-Bl. 1885 S. 180 Ziff. 6). Die Anwendung der Allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Hochbauten ist späterhin mit unwesentlichen Modifikationen ausgedehnt worden auf den Unterbau (Erd-, Fels- 2c. Arbeiten, Erl. v. 30. Sept. 1885 IIa (b) 13456; 26. März 1886 IIa (b) 2412 u. 23. Sept. 1886 IIa (b) 11954), ferner auf den Oberbau (Erl. v. 25. Oktbr. 1887 IIa 13767, durch welchen auch die Einführung allgem. Vertragsbedingungen für Lieferung von Betriebs- und Werkstattmaterialien in Anregung gebracht wurde) 2c. 2c.

[4]) In Betreff der Bekanntmachung s. d. Erlaß v. 25. Septbr. 1885 II a (b) 13973 Anm. 25e S. 446.

[5]) s. Erl. v. 13. Mai 1882 E.-V.-Bl. S. 173 (Anm. 27a S. 447).

[6]) § 32 S. 448, 449.

[7]) § 32 Anm. 31 a S. 449 und § 33 Anm. 24a S. 470.

[8]) s. Ziff. 4 S. 466 u. Anm. Da nach § 2 des Preuß. Stemp.-Ges. vom 6. Juni 1884 (G.-S. S. 279) der Werkverdingungsvertrag über unbewegl. Sachen so zu versteuern ist, als wenn ein Lieferungsvertrag über die zu dem Werke erforderlichen, vom Unternehmer anzuschaffenden beweglichen Gegenstände in dem Zustande, in welchem sie mit dem Grund und Boden in dauernde Verbindung gebracht werden sollen und außerdem ein Arbeitsvertrag abgeschlossen wäre, so muß in dem Vertrage angegeben werden, wie viel von dem bedungenen Preise einerseits als Preis der erwähnten beweglichen Gegenstände in dem bezeichneten Zustande, und andererseits als Vergütung für die alsdann noch mit demselben auszuführende Arbeit anzusehen ist. Sonst ist der Lieferungsstempel nach dem bedungenen Gesammtpreise zu verwenden.

[9]) s. Ziff. 7 S. 469 u. Anm.

unter genauer Bezeichnung derjenigen Verbindlichkeiten, für deren Erfüllung dieselbe haften soll, sowie derjenigen Voraussetzungen, unter welchen die Rückgabe zu erfolgen hat;[10]) f) das Nähere in Betreff der Abnahme der Arbeiten oder Lieferungen, sowie der Dauer und des Umfanges der von dem Unternehmer zu leistenden Garantie;[11]) g) das zur Ergänzung der allgemeinen Vertragsbedingungen Erforderliche in Betreff der Ernennung der Schiedsrichter und der Wahl eines Obmanns.[12]) Die auf den Gegenstand der Verdingung bezüglichen Verdingungs-Anschläge[13]) und Zeichnungen, sowie umfangreichere technische Vorschriften sind dem Vertrage als Anlagen beizufügen und als solche beiderseits anzuerkennen.[14]) Die allgemeinen Vertragsbedingungen sind, insofern nicht bei einfachen Vertragsverhältnissen zweckmäßiger die Aufnahme der wesentlichsten Bestimmungen derselben in den Vertrag selbst erfolgt, der Vertragsurkunde beizufügen und im Vertrage selbst — unter Hervorhebung derjenigen Aenderungen und Streichungen, welche in den zur Verwendung gelangenden Druck- oder Umdruck-Formularen vorgenommen sind, — in Bezug zu nehmen.[15])

3. In Betreff des Inhalts der Verträge ist im Allgemeinen von dem Grundsatze auszugehen, daß die Verbindlichkeiten, welche den Unternehmern auferlegt werden, dasjenige Maß nicht übersteigen dürfen, welches Privatpersonen sich in ähnlichen Fällen auszubedingen pflegen.[16]) In den Verträgen sind nicht nur die Pflichten, sondern auch die denselben entsprechenden Rechte der Unternehmer zu verzeichnen. Für die wesentlicheren Vertragsmodalitäten sind sodann noch im Einzelnen folgende Sonderbestimmungen ergangen:

4. Zahlung.[16a]) Die Zahlungen sind aufs äußerste zu beschleunigen.[17]) Die Abnahme hat alsbald nach Fertigstellung oder

---

[10]) s. Ziff. 5 S. 467—469 u. Anm. 17a—23.

[11]) s. Ziff. 8 S. 470, 471 u. Anm. 25, 26.

[12]) s. Ziff. 9 S. 471 u. Anm. 27, 28.

[13]) s. Anm. 29, 30 S. 448 f.

[14]) In Betreff der Unterzeichnung: § 32 Anm. 35 S. 452, 453.

[15]) § 32 Anm. 17a S. 443 u. Anm. 25b, c u. d S. 446.

[16]) § 32 Anm. 17d S. 444.

[16a]) Ueber Zahlung: s. A. L.-R. I 16 §§ 28—63, 72—165 I 11 §§ 778 bis 801. Förster-Eccius 4 A. I § 91 S. 645 f. Dernburg II §§ 92 f. Vangerow III S. 183. Windscheid II §§ 341 f. Zachariä (Puchelt) II S. 336 f. — Ferner über Hinterlegung: A. L.-R. I 16 § 213—234. Hinterlegungsordnung v. 14. März 1879 (G.-S. S. 249). Dernburg II § 99. Förster-Eccius I § 92. Windscheid II § 347. Kunze, die Hinterlegungsordnung. 1880. Vgl. auch Allg. Verf., betr. Ausführ. des 2. Absch. der Hinterl.-O. (J.-M.-Bl. S. 173) u. Best. z. Ausführ. der Hinterl.-O. v. 29. Juli 1879 (J.-M.-Bl. S. 327).

[17]) s. Erl. v. 16. Mai 1883 IIb 7261 (E.-V.-Bl. S. 124) oben § 32 Anm. 17c S. 444.

Ablieferung der Arbeit oder Lieferung zu erfolgen. Verzögert sich die Zahlung in Folge der nothwendigen genauen Feststellung des Geleisteten oder Gelieferten, oder erstreckt sich die Ausführung über einen längeren Zeitraum, so sind angemessene Abschlagszahlungen zu bewilligen. Abschlagszahlungen haben sich auf die ganze Höhe des jeweilig verdienten Guthabens zu erstrecken. Ist die genaue Feststellung des Umfanges und der Güte des Geleisteten ohne weitläufige Ermittelungen nicht angängig, so sind Abschlagszahlungen bis zu demjenigen Betrage zu leisten, welchen der abnehmende Beamte nach pflichtmäßigem Ermessen zu vertreten vermag. Zur Verstärkung der Kaution dürfen Abschlagszahlungen nur insoweit einbehalten werden, als bereits Ansprüche gegen den Unternehmer entstanden sind, für welche die in der Kaution gebotene Deckung nicht ausreicht. Auf Antrag der Unternehmer sind Zahlungen an dieselben durch Vermittlung der Reichsbank zu leisten.

5. Sicherheitsstellung.[17a]) Die Zulassung zu dem Ausschreibungsverfahren ist von einer vorgängigen Sicherheitsstellung nicht abhängig zu machen; dagegen kann in den hierzu geeigneten Fällen vor der Ertheilung des Zuschlages die ungesäumte Sicherheitsstellung verlangt werden. Die Sicherheit kann durch Bürgen oder durch Kautionen gestellt werden.[18]) Bei Bemessung der Höhe der Kaution und der Bestimmung darüber, ob dieselbe auch während der Garantiezeit[19]) ganz oder theilweise einbehalten wird, ist über dasjenige Maß nicht hinauszugehen, welches geboten ist, um die Verwaltung vor Schaden zu bewahren. Der Regel nach ist die Kaution nicht höher als auf 5 pCt. der Vertragssumme zu bemessen.[20]) Wenn die Vertragssumme 1000 Mark nicht erreicht, oder die zu hinterlegende Kaution den Betrag von 50 Mark nicht erreichen würde, so kann auf Sicherheitsstellung überhaupt verzichtet werden. Kautionen bis zu 300 Mark können durch Einbehaltung von den Abschlagszahlungen eingezogen werden. Die Kautionsbestellung kann nach Wahl des Unternehmers in baarem Gelde oder in guten Werthpapieren oder in

---

[17a]) A. L.-R. I 14 § 178 f. Förster-Eccius 4 A. I § 48. Dernburg I § 240. Zachariä (Puchelt) II S. 352 f.

[18]) Gegenüber zweifellos sicheren Unternehmern kann von der Forderung einer Kautionsbestellung Abstand genommen werden. (Erl. v. 21. Juni 1861 II 5190). Fiskalische Stationen sind von derselben frei (s. Erl. v. 25. Octbr. 1882 IIa 14438).

[19]) s. Erl. v. 29. Febr. 1884 II 1991 u. v. 19. Febr. 1887 IIa 1312.

[20]) Erl. v. 4. Aug. 1882 IIa (b) 10173.

sicheren (gezogenen) Wechseln[21]) oder in Sparkassenbüchern erfolgen. Die vom Deutschen Reiche oder von einem deutschen Bundesstaate ausgestellten oder garantirten Schuldverschreibungen, sowie die Stamm- und Stamm-Prioritäts-Aktien und die Prioritäts-Obligationen derjenigen Eisenbahnen, deren Erwerb durch den Preußischen Staat gesetzlich genehmigt ist, sind zum vollen Kurswerthe als Kaution anzunehmen.[22])

---

[21]) Die Frage, ob ein zur Kautionsbestellung angebotener Wechsel als sicher zu erachten, ist von der zuständigen Behörde unter sorgsamer Erwägung aller in dem gegebenen Falle in Betracht kommenden Umstände — insbesondere mit Rücksicht auf die Höhe der Wechselsumme und die Dauer der durch die Kaution zu sichernden Verpflichtungen, sowie die Kreditwürdigkeit der Wechselverpflichteten — nach pflichtmäßigem Ermessen zu entscheiden (E.-V.-Bl. 1885 S. 181 Ziff. 7). Insbesondere ist darauf zu achten, daß nach den Bestimmungen der Allg. D. Wechs.-Ord. ein auf Sicht gestellter Wechsel bei Verlust des wechselmäßigen Anspruchs gegen die Indossanten und den Aussteller in Ermangelung einer im Wechsel bestimmten Gültigkeitsdauer binnen zwei Jahren nach der Ausstellung zur Zahlung präsentirt werden muß. Es sind daher auf Sicht gestellte Wechsel, welche als Kaution für eine mehr als zweijährige Garantieverbindlichkeit dienen sollen, nur dann anzunehmen, wenn dieselben mit einer die ganze Garantiezeit umfassenden Gültigkeitsdauer ausgestellt sind.

[22]) Die Sicherheitsstellung unter Vermittelung der Reichsbank, insbesondere durch Uebergabe von Hinterlegungsbescheinigungen derselben über Werthpapiere wird unter folgenden Voraussetzungen zugelassen:

I. Die von der Reichsbank über die Hinterlegung cautionsfähiger Werthpapiere ausgestellten Depôt-Scheine sind der Eisenbahn-Verwaltung zum Zwecke der Verpfändung der Depôt-Forderung zu übergeben.

II. Hierüber ist eine Verpfändungs-Urkunde folgenden Inhalts auszustellen:

Verpfändungs-Urkunde.

„Zur Sicherheit für die Forderungen, welche der Staats-Eisenbahn-Verwaltung aus dem Vertrage vom gegen den etwa erwachsen möchten, wird derselben hierdurch diejenige Forderung verpfändet, welche dem Unterzeichneten gegen die Deutsche Reichsbank laut des Depôtscheines Nr. auf Herausgabe der im Letzteren bezeichneten Werthpapiere zusteht. Zugleich wird d Königl. Eisenbahn- zu ermächtigt, das vorstehende Depôt aus der Reichsbank zu erheben und darüber Quittung zu ertheilen.

, den ten 18 ."

III. Von der Reichsbank ist eine Bescheinigung beizubringen, Inhalts deren dieselbe von der Verpfändung der Forderungen benachrichtigt ist, und sich bereit erklärt, die Depôts gegen Ueberbringung der Depôtscheine jederzeit an die Eisenbahn-Verwaltung auszuzahlen. Diese Bescheinigung hat zu lauten:

„Wir bescheinigen hiermit, daß wir zur Erfüllung der Vorschrift im § 15 des Gesetzes, betr. die Einführung der Concursordnung vom 10. Februar 1877 von der Verpfändung derjenigen Forderung, welche dem laut Depôtschein Nr. gegen die Reichsbank zusteht, benachrichtigt worden sind, und erklären uns zugleich bereit, das bezügliche Depôt gegen Uebergabe des Depôtscheines jederzeit an d Königl. Eisenbahn- zu auszuhändigen.

Berlin, den ten 18 .

Comtoir der Reichs-Hauptbank für Werthpapiere."

IV. Inwieweit es für das Gebiet des rheinischen Rechtes zur Erzielung eines rechtsgültigen Pfandrechts an den Depôtforderungen überdies der vorgeschriebenen Einregistrirung der Verpfändungsurkunden, sowie in letzteren der speziellen Bezeichnung der verpfändeten Werthpapiere bedarf, ist nach Maßgabe der

Auch die übrigen bei der Deutschen Reichsbank beleihbaren Effekten sind zu dem daselbst beleihbaren Bruchtheile des Kurswerthes als Kaution zuzulassen.[23]) Eine Ergänzung der Kaution ist für den Fall vorzubehalten, daß demnächst in Folge Sinkens des Kurses der Kurswerth bezw. der entsprechende Bruchtheil desselben für den Betrag der Kaution nicht mehr Deckung bieten sollte. Die Zinsscheine der Werthpapiere für denjenigen Zeitraum, während dessen voraussichtlich die Leistung oder Lieferung noch in der Ausführung begriffen sein wird, können in den geeigneten Fällen den Unternehmern belassen werden; die Talons zu den Kautionseffekten sind regelmäßig mit einzufordern. Baar gestellte Kautionen werden nicht verzinst. Die Rückgabe der Kaution hat, nachdem die Verpflichtungen, zu deren Sicherung dieselbe gedient hat, sämmtlich erfüllt sind, ohne Verzug zu erfolgen.

6. Mehr- und Minderaufträge. Von dem Vorbehalt einer einseitigen Vermehrung oder Verminderung der verdungenen Lieferungen und Leistungen unter Beibehaltung der bedungenen Preis-Einheitssätze ist Abstand zu nehmen.

7. Konventionalstrafen. Konventionalstrafen sind nur auszubedingen, wenn ein erhebliches Interesse an der rechtzeitigen Vertragserfüllung besteht.[24]) Die Höhe der Konventionalstrafsätze ist in angemessenen Grenzen zu halten.[24a]) Von der Vereinbarung derselben

---

bezügl. gesetzl. Bestimmungen im Einzelfalle zu entscheiden (Erl. vom 22. Januar 1886 IIb (a) 28).

[23]) Nachweisungen über die bei der Deutschen Reichsbank beleihbaren Effekten, welche zu dem daselbst beleihbaren Bruchtheile des Kurswerthes zugelassen sind, werden seitens der Reichsbank publizirt und sind von deren Stellen zu beziehen.

[24]) s. Förster-Eccius 4 A. I § 107. Dernburg 3 A. II § 39. Windscheid II §§ 285—286. Vangerow III S. 358. Zachariä (Puchelt) II S. 321. Ist die Strafe verwirkt, so kann sie durch spätere Erfüllung des Vertrages nicht abgewendet werden. Hierbei ist auf die Bestimmung der §§ 306, 307 I 8 A. L.-R. zu achten. Zur Niederschlagung und Ermäßigung der Strafe ist nur der Minister der öffentl. Arbeiten ermächtigt (A. K.-O. v. 22. Febr. 1854). Demgemäß sind bezügliche Anträge an diesen zu richten (Erl. v. 16. Juli 1869 II 10195). Doch sind die Königl. Eisenbahn-Direktionen befugt, die vorläufige Abstandnahme von der Einbehaltung der Vertragsstrafen oder eines Theils derselben bis zur Höhe von 50000 Mark auszusprechen, wenn durch die Verzögerung Nachtheile für die Verwaltung nicht entstanden sind und die Lieferfrist ohne Einfluß auf die Preisstellung war; dem Minister ist die Bestätigung bezw. endgültige Entscheidung vorbehalten (Erl. v. 29. Dezbr. 1881 IIa 16030). Den Behörden sind die Gesichtspunkte und die Formen bekannt gegeben, welche sie bei Anbringung von bezüglichen Anträgen zu beachten haben (s. die Erl. v. 4. Mai 1878, v. 7. Mai 1880 IIa (b) 5818, vom 27. Novbr. 1881 IIa 13586, v. 29. Dezbr. 1881 II 16030, v. 21. April 1882 IIa 5378 E.-V.-Bl. S. 165, v. 4. Mai 1886 IIa 5351). Gegen fiskalische Stationen und Institute sind Konventionalstrafen nicht auszubedingen (Erl. vom 25. Oktober 1882 IIa 14438).

[24a]) d. h. sie sollen nicht höher sein, als es das Interesse der Verwaltung an der rechtzeitigen Erfüllung des Vertrages erfordert und der Billigkeit entspricht

ist ganz abzusehen, wenn der Verdingungsgegenstand vorkommenden Falls ohne Weiteres in der bedungenen Menge und Güte anderweit zu beschaffen ist.

8. Kontrole der Ausführung. Der Verwaltung ist das Recht vorzubehalten, in geeigneter Weise die Ausführung verdungener Arbeiten auf den Werken, in den Werkstätten, auf den Arbeitsplätzen zc. zu überwachen. Die Kontrole bei Bauarbeiten hat sich auch darauf zu erstrecken, daß der Unternehmer seine Verbindlichkeiten aus dem Arbeitsvertrage gegenüber den von ihm beschäftigten Handwerkern und Arbeitern pünktlich erfüllt. Für den Fall, daß der Unternehmer diesen Verbindlichkeiten nicht nachkommen, und hierdurch das angemessene Fortschreiten der Arbeiten in Frage gestellt werden sollte, ist das Recht vorzubehalten, Zahlungen für Rechnung des Unternehmers unmittelbar an die Betheiligten zu leisten. Die Kosten der Kontrole und Abnahme der Arbeiten trägt die Verwaltung.[25]) Den von dem Liefe-

---

(s. Erl. des H.-M. v. 4. Dezbr. 1853 [Jäkel, Kassen- u. Rechn.-Wese S. 51]). Es empfiehlt sich auch, im gegebenen Falle lieber eine Verlängerung der Lieferungstermine rechtzeitig zu beantragen, statt später aus gleichen Gründen eine Niederschlagung der verwirkten Strafe nachzusuchen (Erl. v. 27. Febr. 1860).

Was die Verlängerung vertragsmäßiger Lieferfristen anlangt, so ist diese in Rücksicht auf § 19 Abs. 5 der Ob.-Rechn.-Kammer-Instrukt. v. 18. Dezbr. 1824 grundsätzlich gleichfalls dem Minister vorbehalten. Doch ist diese Befugniß unter folgenden Voraussetzungen auch den Direktionen und Betriebs-Aemtern eingeräumt: 1. daß die Verlängerung im Interesse der Verwaltung liegt (Erl. vom 16. Juli 1869 II 10195); 2. ausnahmsweise auch aus Gründen der Billigkeit im Interesse der Unternehmer (Erl. v. 7. Mai 1880 IIa 5818); 3. daß die betr. Verträge in der Zuständigkeit dieser Behörden liegen (Erl. v. 29. Oktbr. 1878 II 18191 und 20. Febr. 1885 IIa 2532). — Fristverlängerungen im Interesse der Unternehmer sind nur unter Vorbehalt der Genehmigung des Ministers zuzubilligen (Erl. v. 7. Mai 1880 IIa 5818). Ferner ist verordnet, daß derartige Verlängerungen thunlichst zu vermeiden (Erl. v. 14. Mai 1869, Jäkel S. 52) und event. Nachtragsverträge hierüber nicht abzuschließen sind, die Verlängerung muß stets vor Ablauf der Lieferfrist herbeigeführt werden. Ist der Verzug bereits eingetreten, so kann gegebenenfalls nur die Niederschlagung der Konventionalstrafe in Frage kommen (Erl. v. 25. Juli 1878 II 12298, 7. Mai 1880 IIa 5818).

[25]) Diese Bestimmung bezieht sich namentlich auf die Reisekosten, Tagegelder zc. der abnehmenden Beamten, überhaupt auf die bei der Verwaltung entstehenden bezüglichen Kosten. Wenn in den Vertragsbedingungen für Hochbauten (s. Anm. 3 § 2 i. f.) bestimmt ist, daß für geringwerthige Hülfeleistungen bei dem Abnahmegeschäft, zu welcher der Natur der Sache nach die von dem Unternehmer beschäftigten Arbeitskräfte herangezogen werden, eine besondere Entschädigung nicht gewährt werden soll, so steht dies mit der vorerwähnten allgemeinen Bestimmung nicht im Widerspruch (Erl. v. 25. Septbr. 1885 IIa (b) 13973). — Den Staatseisenbahnbehörden ist aufgegeben, sich gegenseitig bei der Kontrole und Abnahme zu unterstützen. Dies beschränkt aber die requirirte Behörde keineswegs in der pflichtmäßigen Prüfung, ob und inwieweit sie nach Lage der Verhältnisse im Stande ist, der Requisition zu entsprechen. Erachtet sie sich aus besonderen Umständen hierzu außer Stande, so bleibt ihr überlassen, die requirirende Behörde davon in Kenntniß zu setzen (Erl. v. 8. Jan. u. 14. März 1887 IIb (P) 10625 u. 1994).

ranten als Bezugsquelle bezeichneten Fabrikanten ist Mittheilung zu machen, wenn sich Anstände bezüglich der Ausführung der betreffenden Lieferungen ergeben.[26])

9. Meinungsverschiedenheiten. Für die Entscheidung über etwaige den Inhalt oder die Ausführung des Vertrages betreffende Meinungsverschiedenheiten ist die Bildung eines Schiedsgerichts zu vereinbaren.[27]) Ueber eine Ergänzung des Schiedsgerichts für den Fall, daß unter den erwählten Schiedsrichtern Stimmengleichheit sich ergeben sollte, ist ausdrücklich Bestimmung zu treffen.[28]) Gegen Anordnungen, welche die Art der Ausführung eines Baues betreffen, ist die Anrufung eines Schiedsgerichts nur wegen der dadurch etwa begründeten Entschädigungsansprüche zuzulassen.

10. Kosten und Stempel der Verträge. Die Kosten des Vertragsabschlusses sind von jedem Theile zur Hälfte zu tragen.[29])

Bezüglich der Uebernahme von Stempelkosten auf die Verwaltung sind die gesetzlichen Vorschriften maßgebend.[30]) Briefe, Depeschen und andere Mittheilungen im Interesse des Abschlusses und der Ausführung der Verträge sind beiderseits zu frankiren.

---

[26]) Grundsätzlich sind alle vertragswidrigen Lieferungen von der Abnahme auszuschließen. Nur wenn damit für die Lieferanten eine nach Lage der Umstände nicht gerechtfertigte Härte verbunden wäre und die Eisenbahnverwaltung selbst an der Abnahme ein Interesse hat oder der Jahresbedarf sonst nicht gedeckt würde, darf ausnahmsweise die Abnahme zu entsprechend herabgeminderten Preisen erfolgen (Erl. v. 19. Febr. 1887 IIa 1312).

[27]) §§ 851—872 D. Civ.-Proz.-Ord. und die Kommentare hierzu; ferner Dernburg I § 142—144. Förster-Eccius 4 A. I 549a. Windscheid II § 415—418. Gruchot Beitr. Bd. 16 S. 1 f. v. d. Hagen, Ueber den Begriff des Kompromißvertrages in Ulrichs Arch. Bd. 3 S. 419 f. Mit Rücksicht auf § 859 Ziff. 1. l. c. ist es angezeigt, nicht eine bestimmte, namentlich bezeichnete Person, sondern nur den Inhaber eines bestimmten Amtes z. B. das technische Mitglied, den Justiziar, den Präsidenten der Kgl. Eisenb.-Direktion zu ... als Schiedsrichter zu designiren.

[28]) zur Vermeidung der Folge aus § 859 Ziff. 2 D. Civ.-Proz.-Ord.

[29]) Unter den Vertragsabschlußkosten sind, mit Ausnahme der gesetzlichen Stempelkosten, nicht die Kosten für die Reinschrift des Vertrages, sowie für die demselben beizugebenden Bedingungen, Zeichnungen und sonstigen Schriftstücke, sondern nur solche Kosten zu verstehen, welche außerhalb des eigenen Geschäftsbereichs, also durch etwaige notarielle oder gerichtliche Ausfertigung des Vertrages oder an baaren Auslagen, Reisekosten, Kosten für die Anfertigung nicht gewöhnlicher Zeichnungen, Modelle u. s. w. entstehen. Diese Kosten sind von jedem Theile zur Hälfte zu tragen, während die ersterwähnten Kosten der Verwaltung allein zur Last fallen (Erl. v. 10. Juni 1887 IIb (a) 6211). — Mit Rücksicht auf die Pflicht des Unternehmers, zu den Kosten der Vertragsausfertigung beizutragen, ist ihm auch das für ihn ausgefertigte Nebenexemplar dauernd zu belassen (Erl. v. 10. Septbr. 1885 IIa (b) 14755).

[30]) Vornehmlich die Preuß. Stempelgesetze v. 7. März 1822 (G.-S. S. 49) und 26. März 1873 (G.-S. S. 131) in Verbindung mit den Reichsstempelgesetzen v. 1. Juli 1881 (R.-G.-Bl. S. 185) u. 29. Mai 1885 (R.-G.-Bl. S. 179) u. dem

Theil b. Die Ausführung des Eisenbahn-Baus.

§ 34. Die Baupolizei.*)

Wie die Vorbereitung, so führt auch die Ausführung des Eisenbahnbaus zu einer Reihe besonderer, durch die Eigenartigkeit der Eisenbahnunternehmungen bedingter Rechtsnormen. Die Ausführung des Eisenbahnbaus ist zwar im Allgemeinen den für Bauten überhaupt geltenden Gesetzen und Verordnungeu unterworfen. Aber der Umstand, daß der Bau nach Maßgabe des landesherrlich konzessionirten, landespolizeilich geprüften und vom Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigten Projekts[1]) stattfindet, hat bei der Bedeutung der in Betracht kommenden öffentlichen und privaten Interessen, sowie der entscheidenden Kompetenz dieser Centralinstanz in Eisenbahn-Bau-, Betriebs- und Verkehrs-Fragen nothwendig zur Folge, daß die Ausführung des Baus in der solchergestalt geprüften und genehmigten Art und Richtung weder durch entgegenstehende Anordnungen und Verbote der Ortspolizeibehörden negirt, noch Seitens der durch den Eisenbahnbau beeinträchtigten Interessenten (Grundeigenthümer, Wege- und Wasserberechtigten ꝛc.) im Rechtswege[2]) inhibirt werden darf. Doch wird dadurch keineswegs ausgeschlossen, daß die Polizeibehörden, wie bei Bauten überhaupt, so auch bei der Ausführung von Eisenbahnbauten die Aufgabe und Zuständigkeit haben, an der vom Minister auf Beseitigung von Gefahren unter den allgemeinen polizeilichen Gesichtspunkten und nach den öffentlichen Interessen zu richtenden Prüfung theilzunehmen, hierbei auf die Beachtung der bezüglichen Gesetze, Verordnungen und Vorschriften mit hinzuwirken[2a]) und für deren Berücksichtigung einzu-

---

Preuß. Stemp.-Ges. v. 6. Juni 1884 (G.-S. S. 279), Erk. d. 2. Civ.-Sen. des Reichsger. v. 4. Octbr. 1887 (Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5 S. 445). Vgl. noch die Kommentare zur Stempelgesetzgebung v. Hoyer, Schmidt, Giesecke, Gaupp u. a. (s. oben § 5 S. 14 Anm. 14).

*) s. die Literaturangaben: Abschnitt I. § 5 S. 14. 15 u. Anm. 14 ibid.

[1]) S. 105 f., 113 f., 147 f. § 4 Eisenb.-Ges. v. 3. Novbr. 1838. s. auch Anm. 15.

[2]) durch Negatorienklage auf Unterlassung beschädigender Betriebshandlungen. S. 373 f. u. Anm. 205 S. 394. Eger, Ent.-Ges. I S. 412, 413.

[2a]) „Durch § 4 l. c. ist nicht ausgeschlossen, daß bei der Genehmigung der Eisenbahnbauten noch andere Behörden mitzuwirken haben, sofern dieselben nach allgemeinen Grundsätzen bezüglich einzelner dabei in Betracht kommender Punkte

treten. Denn die Prüfung ist eine wesentliche verschiedene, je nachdem die rein eisenbahn- und landespolizeilichen oder die ortspolizeilichen Interessen in Betracht kommen. Beide Kategorien decken sich nicht immer, wenngleich sie vielfach ineinandergreifen und sich häufig berühren.[3] Und ebenso steht den Interessenten, welche in ihren privaten Rechten durch den Eisenbahnbau beeinträchtigt werden, die Befugniß zu, für Beschädigungen aus besitzstörenden und das Nachbar- und Eigenthumsrecht verletzenden Handlungen des Eisenbahnbauunternehmers im Rechtswege civilrechtliche Entschädigungsansprüche geltend zu machen.[4] Denn aus dem Principe der Freiheit des Eigenthums entspringt zwar an und für sich das Recht des Eisenbahnbauunternehmers, seinen Grund und Boden zur projektmäßigen Herstellung des Eisenbahnbaus zu verwenden[4a] und diesen den Bedürfnissen des Eisenbahnbetriebs entsprechend einzurichten. Aber dieses Recht ist auch bei projektmäßiger Ausführung des Eisenbahnbaus dadurch beschränkt, daß diese einerseits weder die Gefährdung Dritter und der öffentlichen Interessen zur Folge haben, noch andererseits die bestehenden Privatrechte anderer Personen in einer die civilrechtlichen Grenzen des Eigenthums und Nachbarrechts verletzenden Weise beeinträchtigen darf. Daraus ergiebt sich von selbst, wie für das Bauwesen im Allgemeinen,[5] so auch für das Eisenbahnbauwesen insbesondere die Theilung der dasselbe betreffenden Normen

1) in solche, welche im öffentlichen Interesse zum Schutze vor allgemeinen Gefahren in polizeilicher Hinsicht,

2) in solche, welche zum Schutze der bedrohten Privatrechte Dritter

gegeben sind. Die Bestimmungen der ersteren Art, von welchen zunächst die Rede sein wird, werden unter dem Begriffe Baupolizei, die der letzteren Art unter dem Begriffe Baurecht zusammengefaßt.

Der Baupolizei liegt in Betreff der Eisenbahnbauten die Aufgabe ob, durch geeignete Maßregeln dafür zu sorgen, daß die für das Eigenthum, das Leben und die Gesundheit aus der Bauausführung

---

betheiligt sind, z. B. bezüglich der Baupolizei die Ortspolizeibehörden" (Entsch. O.-V.-G. Bd. 5 S. 396). Schrötter, Preuß. Eisenbahnr. S. 24.

[3]) S. 384.

[4]) S. 374—376.

[4a]) § 65 I. 8 A. L.-R. Jäschke, Preuß. Baupolizeigesetze 5. Aufl. S. 3. Dernburg 3. Aufl. I. § 218 S. 522. Grein, Baurecht n. d. Vorschr. d. A. L.-R. 1863 S. 2. Müller, Das Baurecht in d. landrechtl. Gebieten Preußens, 1883 S. 1.

[5]) v. Rönne, Bau-Polizei des Preuß. Staats, 3. Ausg. S. 615. Müller, a. a. O. S. 1.

drohende Gefahr vermieden und jeder Verletzung sonstiger öffentlicher Interessen vorgebeugt werde.[5a]) Diese Zwecke werden auf zwiefachem Wege verfolgt, nämlich einerseits durch Vorbeugungs- (Präventiv-) Maßregeln in Betreff noch nicht ausgeführter Eisenbahnbauten, andererseits aber auch durch Zwangs- (Koercitiv-) Maßregeln in Betreff bereits vorhandener, ganz oder theilweise ausgeführter Eisenbahnbauten.[6])

Die bezüglichen Maßregeln bestehen vornehmlich:

I. in der Beaufsichtigung der Eisenbahnbauten dergestalt, daß es einer vorgängigen polizeilichen Bauerlaubniß — des Baukonsenses[7]) — bedarf, sowie in der Kontrole der Ausführung nach Maßgabe dieses Konsenses;

II. in der Sorge für die Ausführung der Eisenbahnbauten durch ein hierzu geeignetes Personal[8]) und in der Beaufsichtigung desselben;

III. in der Ertheilung und Ueberwachung solcher Sicherheitsvorschriften, welche dazu bestimmt sind, die aus den Eisenbahnbauten drohenden Gefahren[9]) abzuwenden;

IV. in der Beschränkung der Bauten zur Verhütung gefahrbringender Kollisionen, und zwar einerseits der Eisenbahnbauten,[10]) andererseits der Bauten und Anlagen von Adjacenten.[11])

Zur Erfüllung dieser Zwecke sind baupolizeiliche Vorschriften theils durch Gesetz, theils im Verordnungswege erlassen, die entweder allgemeine oder nur für einzelne Bezirke bestimmte sind. Für den preuß. Staat existirt eine allgemeine Bau-Polizei-Ordnung nicht;[12]) ebenso-

---

[5a]) Regelmäßig ist es lediglich das öffentliche Interesse, auf dessen Wahrnehmung sich die polizeiliche Thätigkeit zu beschränken hat, und wenn auch der Einzelne darauf rechnen darf, sich polizeilich im Genusse seiner Privatrechte geschützt zu sehen, soweit sie mit den unter den Schutz der Polizeigewalt gestellten öffentlichen Interessen zusammenfallen, so werden doch damit diese Privatinteressen nicht ohne Weiteres kraft öffentlichen Rechts verfolgbare (O.-V.-G. Bd. 14 S. 381, vgl. Bd. 2 S. 351, 354).

[6]) v. Rönne a. a. O. S. 616.

[7]) S. 475 § 34 I.

[8]) Aufsichts-, Leitungs- und Arbeiterpersonal, § 34. II.

[9]) Feuersgefahr, Wassersgefahr, Explosionen, Gefahren aus dem Verkehr der Bauarbeitszüge, § 34, III.

[10]) durch die Nähe von Festungsbauten, Pulvermagazinen, Waldungen, Bergwerken 2c. § 34, IV. 1.

[11]) Verbot der Errichtung von Gebäuden und Lagerung von Materialien in der Nähe v. Eisenbahnen, Anlage feuersicherer Bedachungen, Forstschutzstreifen 2c. s. § 34, IV. 2.

[12]) v. Rönne, Baupolizei, S. 616 u. Anm. 4. Hue de Grais, Handb. der Verfass. u. Verwalt. in Preußen, 1882, § 279 S. 303.

wenig eine generelle Zusammenfassung auch nur der eisenbahnbaupolizeilichen Normen. Vielmehr sind nur einzelne, besonders wichtige Punkte durch Gesetz oder Verordnung speziell geregelt. Im Uebrigen sind für die Eisenbahnbaupolizei lediglich die für die einzelnen Regierungsbezirke und Städte ergangenen Bau-Polizeiordnungen maßgebend.[12a])

I. Der Bau-Konsens.

Die Beaufsichtigung der Bauten Seitens der Baupolizei wird in erster Reihe zweckmäßig dadurch herbeigeführt, daß dieselben der vorgängigen Erlaubniß — dem Bau-Konsense — der zuständigen Ortspolizeibehörde unterworfen werden, d. h. der Erklärung dieser Behörde, daß dem beabsichtigten Bau Hindernisse in dem geltenden öffentlichen Rechte nicht entgegenstehen.[12b]) Denn auf diese Weise wird letzterer die Kenntniß von jedem beabsichtigten Bau und damit zugleich auch die Möglichkeit der Prüfung nach den polizeilichen Gesichtspunkten gegeben.[13]) Die Preußische Gesetzgebung hat schon frühzeitig sich dieses wirksamen Mittels zur Erreichung der Zwecke der Bau-Polizei bedient und die Einholung des Baukonsenses der zuständigen Ortspolizeibehörde zur Vornahme aller Neu- und Umbauten obligatorisch vorgeschrieben.[14])

a. Erforderniß des Baukonsenses für Eisenbahnbauten. In Betreff der Frage, ob auch für Eisenbahnbauten der Baukonsens der Ortspolizeibehörden erforderlich ist, sind zu unterscheiden:

1. Eisenbahnbauten, welche nach Maßgabe der vom Minister auf Grund des § 4 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 genehmigten Projekts zur Ausführung gelangen;

2. Eisenbahnbauten, welche nicht zu diesem Projekt gehören.

[12a]) Hue de Grais, Handb. der Verfass. S. 303 § 279 u. Anm. 20, 21.

[12b]) Entscheid. des Ob.-Verw.-Ger. Bd. 2 S. 353, Bd. 5 S. 379, Bd. 13 S. 394.

[13]) v. Rönne, a. a. O. S. 632 f.

[14]) Im Anschluß an eine Reihe älterer Verordnungen u. Erlasse disponirt hierüber das A. L.-R. I. 8 §§ 65—72. Jäschke, S. 3. Kletke, Bau-Polizei-Gesetzgebung, 1874, S. 73 f. Grein, S. 25 f., 33 f. v. Rönne, S. 633—639. Dernburg, § 218 S. 523, sowohl in Städten wie auf dem platten Lande. v. Rönne, S. 635. Die Beschränkung des Erfordernisses des Baukonsenses auf Hochbauten (s. Endemann, Recht d. Eisenb., § 70 S. 344) ist nicht gerechtfertigt, auch Zäune, Gitter, Mauern u. bauliche Anlagen anderer Art gehören hierher (s. Entsch. d. O.-V.-G. Bd. 5 S. 365, Bd. 7 S. 331, 327, Bd. 10 S. 300, Bd. 12 S. 366 u. d. Reichsger. v. 22. Dezbr. 1879 u. 26. Juni 1884. Gruchot's Beitr. Bd. 26 S. 960 u. Rechtsprechg. d. Reichsger. in Straff. Bd. 6 S. 477; auch Strieth. Arch. Bd. 97 S. 91 u. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 114). Müller, S. 57. Grein, S. 2.

Bezüglich der letzteren ist es unstreitig, daß sie, wie alle anderen Bauten, des ortspolizeilichen Baukonsenses bedürfen. Dagegen ist hinsichtlich der ersteren diese Frage mit Rücksicht darauf, daß die Eisenbahnbauprojekte sowohl der Staats- wie der Privateisenbahnen vom Minister[15]) festgestellt und genehmigt werden, kontrovers. Das Preußische Ober-Tribunal[16]) hat diese Frage mit Hinweis darauf verneint, daß nach § 4 des Eisenbahngesetzes die Genehmigung und Feststellung der Eisenbahnprojekte dem Handels-Ministerium zustehe und diese oberste Centralbehörde für das gesammte Eisenbahnwesen hierbei gemäß § 23 l. c. auch die polizeilichen Rücksichten in höchster Instanz wahrzunehmen habe, von den unteren Polizeibehörden aber die Genehmigung der obersten nicht abgeändert werden könne. Dieser Auffassung ist jedoch das Handels-Ministerium[17]) entgegengetreten, weil das Ober-Tribunal von der nicht zutreffenden Voraussetzung ausgegangen sei, daß der zufolge des § 4 l. c. seitens des Ministeriums zu ertheilenden Genehmigung eine Prüfung nicht nur der in Betracht kommenden Staats- und Eisenbahn-, sondern auch der ortspolizeilichen Interessen vorangehe, und hat bestimmt, daß durch die ministeriell bewirkte Revision von Eisenbahn-Bauplänen die nach speziellen Verordnungen den betreffenden Ortspolizeibehörden zustehende Prüfung keineswegs entbehrlich gemacht werde, vielmehr nach wie vor zu geschehen habe. Durch einen späteren Erlaß[18]) wurde indeß in Betreff der Staatseisenbahnbauten diese Bestimmung insofern modifizirt, als die Einholung eines förmlichen Baukonsenses für die von Staats-Eisenbahnverwaltungen auszuführenden Bauten für nicht erforderlich erachtet, vielmehr für genügend erklärt worden ist, wenn vor Beginn des Baus der Ortspolizeibehörde das bezügliche Projekt zur Aeußerung etwaiger Bedenken mitgetheilt wird, da die öffentlichen Interessen bei Ausübung der Kontrole durch die Staatsbaubeamten ausreichend sicher gestellt seien.

---

[15]) früher vom Handelsminister — jetzt vom Minister der öffentl. Arbeiten: § 4 Eisenb.-Ges. v. 3. Novbr. 1838, s. S. 147 f. Ueber den Umfang der Befugnisse des Eisenbahn-Kommissariats zur Feststellung von Bauprojekten der Privateisenbahnen S. 50 f., S. 54 f.

[16]) Erk. v. 7. April 1870 (J.-Min.-Bl. 1870 S. 91).

[17]) Erl. v. 14. Juli 1870 (Min.-Bl. d. i. V. 1870 S. 213), s. auch Entsch. d. O.-V.-G. Bd. 5 S. 325, Note. Kletke S. 74.

[18]) Erl. v. 12. Oktbr. 1872 (Min.-Bl. d. i. V. 1872 S. 258), s. auch Entsch. d. O.-V.-G. Bd. 5 S. 326 Note. Kletke S. 75. Schrötter, Eisenbahnr. S. 24. Ueber die Aufhebung dieses Erlasses Anm. 20 S. 478.

Bei der Erhebung eines Kompetenzkonfliktes aus Anlaß der gerichtlichen Bestrafung zweier Staatseisenbahnbeamten, welche für den Erweiterungsbau einer Eisenbahnhaltestelle den ortspolizeilichen Baukonsens nicht eingeholt hatten, hat in dem Konfliktsbeschlusse vom 2. November 1877[18a]) der Handelsminister die obige Annahme noch des Weiteren dahin erläutert, daß es einer ortspolizeilichen Genehmigung für diejenigen baulichen Anlagen nicht bedürfe, deren Genehmigung nach § 4 l. c. dem Handelsministerium vorbehalten sei und weil einer im Wege der Polizeiverordnung erlassenen, mit diesem Gesetze im Widerspruch stehenden Bestimmung rechtliche Wirksamkeit nicht zustehe, die Wahrnehmung der ortspolizeilichen Interessen vielmehr dem Handelsministerium bezw. den von diesem damit betrauten Behörden obliege. Der vorstehende Ministerial-Erlaß trage einen lediglich geschäftlichen Charakter und es könne daraus das Erforderniß einer ortspolizeilichen Genehmigung für solche Bauten im Sinne des § 367 des Strafgesetzbuches nicht hergeleitet werden. Dieser Auffassung ist auch der Gerichtshof zur Entscheidung der Kompetenz-Konflikte[18b]) in Uebereinstimmung mit derjenigen des Ober-Tribunals beigetreten und hat angenommen, daß durch die Genehmigung des mit der Wahrnehmung der Bahnpolizei betrauten Handelsministeriums gemäß § 4 l. c. die polizeiliche Ausführbarkeit der bezüglichen Bauten endgültig festgestellt wird und Baupolizeiordnungen, insoweit sie die zuvorige Ertheilung des ortspolizeilichen Baukonsenses fordern, auf die vorerwähnten staatspolizeilich genehmigten Bauten keine Anwendung finden können.

Demgegenüber ist jedoch das Ober-Verwaltungsgericht[19]) in einer fast gleichzeitig publizirten Entscheidung für das Geltungsgebiet des Zuständigkeitsgesetzes zu der Auffassung gelangt, daß der ortspolizeiliche Baukonsens sowohl für Privat-, wie für Staats-Eisenbahnbauten Mangels jeder Ausnahmebestimmung erforderlich und gegen die Versagung des Baukonsenses nur das Verwaltungsstreitverfahren zuläßig sei. Weder in den Motiven des § 4 l. c. noch in der ganzen Tendenz des Gesetzes und am wenigsten im Gesetze selbst sei ein Anhalt dafür gegeben, daß durch die dem Handelsminister vorbehaltene Genehmigung der Bahnlinie in ihren Details diejenige Prüfung aus-

---

18a) Eisenb.-Ver.-Bl. 1878 S. 96.

18b) Erl. v. 9. Febr. 1878, Eisenb.-Ver.-Bl. 1878 S. 94 f., J.-Min.-Bl. 1878 S. 78.

19) Erk. v. 5. Septbr. 1878, Entsch. d. O.-V.-G. Bd. 5 S. 324.

geschlossen werden sollte, welche die Ortspolizeibehörden hinsichtlich der in ihrem Polizeibezirke zur Ausführung kommenden Bauten nach Gesetz und Verordnung vorzunehmen berufen seien. Eine anderweite Regulirung der Ressortverhältnisse in Baupolizei-Angelegenheiten habe außerhalb des durch den Zweck und den Umfang des Eisenbahngesetzes bezeichneten Rahmens gelegen. Wäre die Absicht dahin gegangen, eine solche für die mit Eisenbahnen zusammenhängenden Bauten eintreten zu lassen, so würde dies zum bestimmten Ausdrucke im Gesetze gebracht worden sein, zumal da zur Zeit der Emanation desselben die Verwaltung der Baupolizei im engeren Sinne des Wortes nicht von dem zur Genehmigung der Bahnlinie berufenen Minister ressortirte.

Mit Rücksicht auf dieses Erkenntniß des Ober-Verwaltungsgerichts hat der Handelsminister unter Aufhebung des Erlasses vom 12. Oktober 1872 die Einholung des Baukonsenses der Ortspolizeibehörden für alle Eisenbahnbauten, auch die fiskalischen, im Gebiete der Kreisordnung vom 13. Dezember 1872 generell angeordnet.[20])

Die Annahme des Ober-Verwaltungsgerichts, welche dieser Anordnung zu Grunde liegt, erscheint jedoch aus mehreren Gründen

---

[20]) Erl. d. Hand.-Min. v. 11. Novbr. 1878 (II. 18260, V. 6757, III. 16791): Nach den Entscheidungsgründen des Ob.-Verw.-Gerichts können in dem Geltungsbereiche der Kreisordnung vom 13. Dezbr. 1872 die Bestimmungen des Cirkularerlasses vom 12. Okt. 1872 (s. S. 476) auch in Betreff derjenigen Bauten, welche von der Staatseisenbahnverwaltung auszuführen sind, nicht mehr aufrecht erhalten werden. Es wird daher, sofern Gesetz, Verordnung oder Statut für Neubauten die Genehmigung der Ortspolizeibehörde erfordern, die Prüfung der bezüglichen Projekte und die Entscheidung über die im ortspolizeilichen Interesse zu stellenden Anforderungen, sowie die Abnahme des Rohbaues dieser Behörde nicht entzogen werden können, die etwaige Anfechtung der die Genehmigung versagenden oder an Bedingungen knüpfenden Entscheidung aber in der Regel nach Maßgabe des § 155 des Zuständigkeitsgesetzes v. 26. Juli 1876 (jetzt § 127 f. der Land.-Verw. vom 30. Juli 1883) erfolgen müssen. Unter Aufhebung des Erlasses vom 12. Oktbr. 1872 für das Geltungsbereich der Kreisordnung v. 13. Dezbr. 1872 werden die Kgl. Eisenb.-Direktionen veranlaßt, für die Folge den vorstehenden Anordnungen gemäß zu verfahren und die betr. Projekte der Ortspolizeibehörde so zeitig mitzutheilen, daß die event. Erledigung des Verwaltungsstreitverfahrens eine die Betriebsinteressen beeinträchtigende Verzögerung nicht zur Folge hat.

Nur in denjenigen Fällen, in welchen die Anforderungen der Ortspolizeibehörde offenbar der erforderlichen rechtlichen Grundlage entbehren, ist dem Minister unter Vorlage der betr. Entscheidung und der in Betracht kommenden Verordnungen unverzüglich Anzeige zu erstatten, um geeigneten Falls in Gemäßheit des § 39 des Zuständ.-Ges. v. 26. Juli 1876 (jetzt § 145 Land.-Verw.-Ges. v. 30. Juli 1883) Remedur eintreten lassen zu können (s. dagegen Anm. 26). Diese Anzeige ist dergestalt zu beschleunigen, daß die Entschließung des Ministers noch zeitig vor dem Ablaufe der Frist für die Einleitung des Verwaltungsstreitverfahrens der Kgl. Direktion zugehen kann.

nicht zutreffend. Einmal verstößt dieselbe gegen den Grundsatz, daß eine Kollision der von verschiedenen Behörden wahrzunehmenden öffentlichen Interessen nicht im Wege des Verwaltungsstreitverfahrens, sondern nur durch das Zusammenwirken der betreffenden höchsten Verwaltungsinstanzen zum Austrag gebracht werden kann.[21]) Die Ausführung, daß es sich hier nicht um eine derartige Kollision handle, weil den Ortspolizeibehörden nicht die Eisenbahnpolizeibehörden, sondern der Staatseisenbahnfiskus als Subjekt von Privatrechten, als Eisenbahnunternehmer und bezw. bei Privatbahnbauten die Privateisenbahnverwaltung gegenüberstehe,[22]) ist nicht stichhaltig. Denn es ist bei dieser Unterscheidung außer Betracht gelassen, daß der Eisenbahnunternehmer lediglich auf Grund des ministeriell genehmigten Bauprojekts, mithin nach Anordnung der höchsten Eisenbahnpolizeibehörde zur Ausführung schreitet, die Versagung des Baukonsenses seitens der Ortspolizeibehörde oder der Berufungsinstanzen sich also in Wirklichkeit gegen die ministerielle Genehmigung richtet und unmittelbar mit dieser kollidirt. Sodann wird durch die Annahme des Ober-Verwaltungsgerichts der in der Gesetzgebung anerkannte Grundsatz verletzt, daß der Minister der öffentlichen Arbeiten bei der Feststellung der Eisenbahnbauprojekte die ausschließlich entscheidende Instanz ist,[23]) daß ihm hierbei die Wahrnehmung nicht allein der eisenbahnpolizeilichen und Eisenbahnbetriebs-Interessen, sondern zugleich auch der gesammten polizeilichen und öffentlichen Interessen obliegt[24]) und daß es mit dem technischen Bau und Betriebe der Eisenbahnen unvereinbar ist, diese Festsetzung in irgend welcher Beziehung der Korrektur oder Kognition einer anderen Instanz zu unterwerfen.[25])

---

[21]) Kollidiren zwei Zweige der Polizeiverwaltung in der Verfolgung der ihnen anvertrauten Interessen, so ist das Verwaltungsstreitverfahren nicht der Weg, auf welchem über eine Unterordnung des einen oder des andern oder auch über einen Ausgleich zwischen beiden entschieden werden kann — dieser Weg ist nur zur Erledigung von Kollisionen zwischen der Freiheit des einzelnen Rechtssubjekts im bürgerlichen Verkehre mit dem öffentlichen Interesse gegeben —; vielmehr muß, insoweit nicht eine Verständigung zwischen den zunächst und unmittelbar einander gegenüberstehenden Behörden sich als erreichbar erweist, Abhülfe mittelst Anrufens der Aufsichtsbehörde nachgesucht werden. (Erk. d. O.-V.-G. v. 6. März 1878, Entsch. Bd. 3 S. 191).

[22]) s. Entsch. d. O.-V.-G. Bd. 5 S. 332.

[23]) s. Anm. 1.

[24]) arg. § 14 Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874. s. oben § 23 S. 371, 380 u. Eger, Enteign.-Ges. I. S. 386, 389, 455 f.

[25]) Dies wird durch die Materialien des § 14 des Eisenb.-Ges. v. 3. Novbr. 1838 u. des § 14 des Ent.-Ges. v. 11. Juni 1874 ganz evident bestätigt und ist in der Theorie und Praxis unbestritten anerkannt, s. oben § 23 S. 373 u. Anm.

Wird aber bei ministeriell genehmigten Bauten der Staats- und Privateisenbahnen der formelle ortspolizeiliche Baukonsens für erforderlich erachtet und werden demgemäß gegen die Versagung dieses Konsenses oder die Auferlegung ortspolizeilicher, mit dem ministeriellen Projekt kollidirender Bedingungen die gegen ortspolizeiliche Verfügungen verordneten Rechtsmittel zugelassen, so wird diese gesetzliche Befugniß des Ministers zur ausschließlichen Genehmigung der Eisenbahnbauten negirt bezw. von der Kognition der Ortspolizei- und Verwaltungsstreitbehörden abhängig gemacht. Denn letztere müssen alsdann nothwendig in die Beurtheilung und Abwägung der beiderseitigen Verfügungen eintreten und bei Aufrechthaltung der ortspolizeilichen Verfügung die ministerielle rechtlich und thatsächlich außer Kraft setzen.[26])

---

203 f. Eger, Enteig.-Ges. I. S. 384 f., S. 404 f. u. die dort angef. zahlreichen Entscheidungen. — Auch im Oesterreich. Rechte ist dieser Grundsatz festgehalten (s. Haberer, Oesterr. Eisenbahnr. S. 258, 259).

[26]) Daß dieses Verhältniß ein mißliches und unhaltbares ist, weil es den Bau der Eisenbahnen bei dem nicht seltenen Widerstreit ortsbaupolizeilicher und eisenbahnpolizeilicher Interessen, Vorschriften und Erwägungen zu beeinträchtigen und verzögern geeignet ist, und die Entscheidung eisenbahntechnischer Fragen in die Hand hierzu nicht qualifizirter Behörden gelegt wird, leuchtet um so mehr ein, als die Ertheilung des Baukonsenses sich nicht allein auf Hochbauten, sondern auch auf andere bauliche Anlagen erstreckt oder doch nach Maßgabe der Baupolizeivorschriften erstrecken kann (s. Anm. 14 S. 475), mithin auch die Anlage der Bahndämme, der Geleise, Gräben ꝛc. der Kognition der Ortspolizei- und Verwaltungsstreitbehörden unterliegen würde. Würde ferner z. B. die fristzeitige Einlegung des Rechtsmittels gegen die Versagung des Baukonsenses Seitens des Eisenbahnunternehmers versäumt und diese dadurch rechtskräftig bezw. unanfechtbar (s. Anm. 35 u. Entsch. O.-V.-G. Bd. 12 S. 366, 369) oder wäre das Rechtsmittel ohne Erfolg und die Versagung bestätigt, so würde der Eisenbahnbau ungeachtet der ministeriellen Genehmigung endgültig in der projektirten Weise unterbleiben müssen, falls die baupolizeilichen Bedingungen mit den Erfordernissen des Eisenbahnbaus und Betriebs sich als unvereinbar erweisen. Es läßt sich dagegen auch nicht unter Hinweis auf § 39 des früheren Zuständ.-Ges. v. 26. Juli 1876 (bezw. § 145 des Allg. Land.-Verw.-Ges. v. 30. Juli 1883) mit Erfolg einwenden, daß auf Beschwerde des Eisenbahnunternehmers dem Minister der öffentl. Arbeiten die Möglichkeit bleibt, eine Aufhebung oder Abänderung der ortspolizeilichen Verfügung im Aufsichtswege herbeizuführen (Entsch. O.-V.-G. Bd. 5 S. 340) und auf diese Weise dem öffentlichen Interesse Rechnung zu tragen. Denn, wenn die Versagung des Baukonsenses auf den obligatorischen Vorschriften der geltenden Baupolizeiordnung beruht und ein bezüglicher Dispens in derselben nicht vorgesehen ist (O.-V.-G. Bd. 9 S. 332), so kann, da die in derselben enthaltenen Gebote und Verbote mit Gesetzeskraft ausgerüstet sind (O.-V.-G. Bd. 13 S. 394, 395, Rosin, Poliz.-Verord. R. S. 23 u. 68) und von der Ortspolizeibehörde angewendet werden müssen (O.-V.-G. v. 1. Okt. 1883, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 113), die letztere im Aufsichtswege zu einer Rücknahme oder Modifikation ihrer versagenden Verfügung nicht angehalten werden. Vielmehr ist es in diesem Falle nothwendig, die ihr zu Grunde liegende Polizeiverordnung außer Kraft zu setzen (Rosin S. 179 f.) — eine Maßnahme, welche — wenn überhaupt im gegebenen Falle angängig — der Natur der Sache nach mit erheblichen Schwierigkeiten und Verzögerungen verknüpft ist.

Endlich unterstützen die Motive des § 4 des Eisenbahngesetzes die Annahme des Oberverwaltungsgerichts keineswegs. Wenigstens deutet die Ausführung der Kommission von 1837:

„daß dieser allgemeine Vorbehalt der Staatsbehörde freie Hand lasse, der Ertheilung der Genehmigung die nöthigen Prüfungen vorangehen zu lassen, damit die sicherheitspolizeilichen Rücksichten gehörig wahrgenommen, die im allgemeinen Interesse nöthigen Uebergänge, Vorfluthsanlagen ꝛc. zur Bedingung gestellt und der Genehmigung des Bauprojects die entsprechenden Maßgaben hinzugefügt werden"

in ihrer Allgemeinheit entschieden auf die Absicht hin, dem Handelsminister ganz generell die baupolizeiliche Prüfung und Genehmigung, mithin auch die Berücksichtigung der ortspolizeilichen Interessen zu übertragen — wie denn auch in dem Konfliktsbeschlusse vom 2. November 1877 der Handelsminister in Modifikation der früheren Anschauung ausdrücklich hervorhebt, daß die Wahrnehmung der ortspolizeilichen Interessen ihm bezw. den von ihm damit betrauten Behörden obliege.

Hiernach ist bei Bauten der Staats- und Privat-Eisenbahnen, soweit sie in das ministeriell genehmigte Project fallen, das Erforderniß eines Baukonsenses der Ortspolizeibehörden nicht für gesetzlich begründet zu erachten. Vielmehr erscheint die Annahme gerechtfertigt, daß, falls nach erfolgter Prüfung seitens der Ortspolizeibehörden auf Grund baupolizeilicher Vorschriften oder Erwägungen Bedenken erhoben werden, welche sich nicht durch eine Verständigung der sich zunächst und unmittelbar gegenüberstehenden Organe beseitigen lassen, die Erledigung nur im Wege des Anrufens und Benehmens der zuständigen Centralinstanzen herbeigeführt werden kann.

b. Zuständige Behörden. Insoweit Staats- und Privat-Eisenbahnbauten nicht in das ministeriell genehmigte Projekt fallen, bedarf es für dieselben unstreitig des Baukonsenses der Orts-

---

Es liegt im Hinblick auf den Umfang und die Bedeutung der öffentlichen Interessen, welche an der Beschleunigung und Erleichterung der Bahnbauten betheiligt sind, gewiß kein Grund vor, die Eisenbahnen abweichend von allen anderen konzessionspflichtigen Gewerbeanlagen zu behandeln, bei welchen die Prüfung der Konzessionsgesuche sich auch auf die Beachtung der bestehenden baupolizeilichen Vorschriften zu erstrecken hat und daher die Konzessionirung der hierzu zuständigen Behörde zugleich den Baukonsens in sich schließt. (Erl. d. Min. d. Inn. v. 9. Mai 1874. Min.-Bl. d. i. V. S. 119 — v. 28. März 1877 eod. S. 96 u. 2. März 1880 eod. S. 80. Jäschke a. a. O. S. 10 Note 12, S. 72 Note 3.)

polizeibehörden[26a]) und sind, wie aus Vorstehendem folgt, für die Ertheilung des Baukonsenses zu Eisenbahnbauten die nämlichen Behörden zuständig, wie für Bauten anderer Art, d. h. die nach den Vorschriften der Gemeindeordnungen und sonstigen Gesetze in den einzelnen Provinzen mit der örtlichen Polizeiverwaltung betrauten Behörden bezw. Beamten[26b]); im Geltungsgebiete der Kreisordnung auf dem Lande die Amtsvorsteher[26c]) unter Kontrole der Landräthe, dagegen in den deren Aufsicht nicht unterworfenen Städten die städtischen Polizeibehörden oder die an Stelle dieser eingesetzten staatlichen (Königlichen) Polizeibehörden.[27])

c. Form, Inhalt und Prüfung des Gesuchs sind den allgemeinen Vorschriften über Baukonsense unterworfen. Das Gesuch ist bei der zuständigen Ortspolizeibehörde einzureichen.[28]) In demselben muß die Situation und Einrichtung des projektirten Baues eingehend erörtert sein.[29]) Die Prüfung erfolgt sodann nach Maßgabe der in dem betreffenden Polizeibezirke bestehenden bau-, feuer- und gesundheitspolizeilichen Vorschriften und Bedürfnisse.[30])

d. Ebenso gelten für die Entscheidung und Rechtsmittel die allgemeinen Bestimmungen über Baukonsense. Die Entscheidung erfolgt darnach auch in Betreff der Eisenbahnbauten lediglich

---

[26a]) Erk. d. O.-V.-G. v. 1. Okt. 1883. Eisenbahnr. Entsch. Bd. 3 S. 111.

[26b]) v. Brauchitsch I. S. 112 Anm. 216. v. Stengel Buch II. § 54 S. 341 f. v. Rönne, Preuß. Staatsr. 4. A. Bd. III. § 236. Hue de Grais § 280 S. 303.

[26c]) § 59 f. Kreisord. v. 13. Dezbr. 1872. v. Brauchitsch II. S. 99 f. v. Stengel Buch II. § 38 S. 215 f.

[27]) §§ 59, 60, 67, 77 Kreisordnung in d. Fassung des Ges. v. 19. März 1881 G.-S. S. 179 §§ 127—131 Land.-Verw.-Ges. v. 30. Juli 1883. v. Stengel, Die Organisation der Preuß. Verwalt. 1884 S. 216 f., 341 f. v. Brauchitsch, Preuß. Verw.-Ges. 1884 II S. 99 f. v. Rönne, Baupolizei S. 639—642, Preuß. Staatsr. 4. Aufl. III § 236. Oertel, die Städte-Ord. v. 30. Mai 1853 und die Verw.-Ref.-Ges. v. 1883. Wo staatliche Polizeibehörden eingesetzt sind, können die Kommunalbehörden (Magistrate) nicht deren polizeiliche Funktionen wahrnehmen, also auch nicht den Baukonsens ertheilen (Entsch. d. O.-V.-G. Bd. 3 S. 281).

[28]) Grein S. 37. Jäschke S. 7. Hue de Grais S. 304. Dasselbe ist ebenso, wie die etwa erforderlichen polizeilichen Verhandlungen stempelfrei (Beschl. d. Staatsminist. v. 18. Septbr. 1838, Erl. d. Fin.-Min. v. 7. Mai 1839, Centr.-Bl. d. Fin.-Min. S. 151), v. Rönne, Baupolizei S. 648.

[29]) erforderlichenfalls durch Vorlegung der Pläne und Zeichnungen (Jäschke S. 8. v. Rönne, Baupolizei S. 642. Grein S. 38. Hue de Grais § 280 S. 304), wenn diese nicht durch die betr. Baupolizeiordnung obligatorisch vorgeschrieben ist.

[30]) die Ortspolizeibehörden können sich des Beiraths von Staatsbaubeamten bedienen (Erl. v. 9. Mai 1874 u. 11. Dezbr. 1875. Min.-Bl. d. i. V. 1874 S. 119, 1875 S. 285.) Vgl. noch § 68 I 8 A. L.-R. u. Erk. d. O.-V.-G. v. 10. Febr. 1879 Entsch. Bd. 5 S. 350.

nach Maßgabe der bestehenden Baupolizeiordnungen,[30a]) gesetzlichen und baupolizeilichen Vorschriften,[31]) oder nach sonstigen polizeilichen Erwägungen und Gesichtspunkten,[32]) wobei jedoch die Polizeibehörde den besonderen Zweck und die eigenartige Natur dieser Bauten der Natur der Sache nach in angemessene Berücksichtigung zu ziehen hat. Es ist daher nicht zulässig, aus Gründen, die außerhalb der Sache liegen und aus Nebenrücksichten gewonnen werden, die Ertheilung des Baukonsenses an Bedingungen zu knüpfen, welche mit dem Eisenbahnbau in keinem inneren Zusammenhange stehen. Wohl aber können dem Unternehmer nicht nur Bedingungen, welche auf rein baupolizeilichen Gesichtspunkten im engeren Sinne, sondern auch solche, welche auf anderweitigen polizeilichen Rücksichten, z. B. der Feuer-, der Wasser-Polizei, Gesundheitspflege, Innehaltung der Bauflucht-

---

[30a]) Ueber Polizeiverordnungsrecht: Ges. üb. d. allg. Land.-Verw. § 136—145 und insbes. Baupolizei, Zuständ.-Ges. v. 1. Aug. 1883 § 143. v. Brauchitsch I S. 125 f. v. Stengel S. 442 f. v. Rönne, Preuß. Staatsr. 4. A. Bd. I § 93 S. 380. Gneist in Holtzendorff's Rechtslex. 3. A. Parey, das Polizeistrafverordnungsrecht in Preußen 1882. Rosin, das Polizeiverordnungsrecht 1882. Grein S. 27.

[31]) v. Rönne, Baupolizei S. 643 f. Privatrechtliche Streitigkeiten bilden keinen Grund zur Versagung des Bauconsenses. Dernburg I § 218 S. 523 Anm. 5. Aus § 68 I. 8 A. L.-R ist zwar die Pflicht der Polizeibehörden abgeleitet worden, die nachbarlichen Verhältnisse zu berücksichtigen, vorbehaltlich dessen, was nur Gegenstand der gerichtlichen Entscheidung sein kann. Wenn es aber nicht gelingt, die streitenden Interessen zu vereinigen, so sind dieselben an die Gerichte zu verweisen, und die Baugesuche im Uebrigen nach den Baupolizei-Bestimmungen zu prüfen und zu erledigen. Letztere bis zur Entscheidung der bestehenden Streitpunkte auszusetzen, ist unzulässig (Entsch. Bd. 5 S. 350, Bd. 6 S. 304, Bd. 12 S. 366, Bd. 14 S. 378) Hiernach ist es auch nicht Sache der Polizeibehörden, den Unternehmer zur Beobachtung der lediglich das Nachbarrecht betreffenden gesetzlichen Bestimmungen zu zwingen. Auferlegung nachträglicher d. h. nach Einbringung des Bauconsensgesuches durch inzwischen ergangene baupolizeiliche Vorschriften bedingter Beschränkungen ist zulässig (O.-V.-G. 16. Octbr. 1879 Bd. 5 S. 376) wie überhaupt die nachträgliche Abänderung des früher ertheilten Bauconsenses (O.-V.-G. 19. Octbr. 1886, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5 S. 101). Aeltere Bebauungspläne sich auch ohne erfolgte Publication gültig (O.-V.-G. 6. Febr. 1879 Bd. 5 S. 381).

[32]) auf Grund der allgemeinen, den Polizeibehörden eingeräumten Befugnisse (§ 10 Tit. 17 II. A. L.-R. § 6 Ges. üb. d. Polizeiverw. v. 11. März 1850). Jedoch besteht hierbei der Unterschied, daß eine solchergestalt erlassene polizeiliche Verfügung den Voraussetzungen des § 10 a. a. O. entsprechen muß, während es bei der Beurtheilung eines Baues nach einer bestehenden Polizeiverordnung auf diese Voraussetzungen nicht ankommt, sondern, weil die in dieser enthaltenen Gebote und Verbote mit gesetzl. Kraft ausgerüstet sind, alle Fälle, welche von den aufgestellten Normen getroffen werden, unbedingt und ausnahmslos darnach beurtheilt und erledigt werden müssen (O.-V.-G. Bd. 13 S. 394, 395). Rosin, Poliz.-Verordn. R. S. 23 u. 68.

linie ꝛc. beruhen, auferlegt werden.[33]) Ueber Dispense von Bestimmungen der Baupolizeiordnungen[34]) beschließt im Gebiete des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883 nach Maßgabe dieser Ordnungen der Kreisausschuß, in Stadtkreisen und in den zu einem Landkreise gehörigen Städten von mehr als 10 000 Einwohnern der Bezirksausschuß, welcher in allen diesen Fällen an die Stelle der Bezirksregierung tritt. Zur Einlegung der Beschwerde gegen den Beschluß ist auch die zur Ertheilung der Bauerlaubniß zuständige Behörde befugt, welcher der Beschluß zuzustellen ist. Gegen den Beschluß des Kreisausschusses findet Beschwerde an den Bezirksausschuß, gegen den Beschluß des Bezirksausschusses in erster Instanz an den Minister der öffentlichen Arbeiten statt. Rechtsmittel gegen Verfügungen der Ortspolizeibehörde, durch welche ein Baukonsens versagt oder nur unter Bedingungen ertheilt ist oder nachträglich Baubedingungen auferlegt sind, sind im Gebiete des Zuständigkeitsgesetzes wahlweise der Beschwerdeweg mit nachfolgender Klage bei dem Oberverwaltungsgericht oder die Klage bei dem Kreisausschusse bezw. Bezirksausschusse[35]); außerhalb dieses Gebietes die Beschwerde bei der nächstvorgesetzten Behörde (Landrath, Bezirksregierung ꝛc.).

---

[33]) Erforderniß von Entwässerungsanlagen (Entsch. d. O.=V.=G. Bd. 4 S. 364, Bd. 5 S. 360, auch bei Anlage v. Retiraden auf Bahnhofsterrain: Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 111), massiver Bauart v. Bahnhofsgebäuden (Entsch. O.=V.=G. Bd. 5 S. 324, Bd. 9 S. 326), Innehaltung der Baufluchtlinien nach Maßgabe des Gesetzes v. 2. Juli 1875 (Entsch. d. O.=V.=G. Bd. 2 S. 362, Bd. 3 S. 304, Bd. 4. S. 364, Bd. 5 S. 341, Bd. 6. S. 325, Bd. 7 S. 321, Bd. 8 S. 294, 303, 315, 319, 341, Bd. 9 S. 315, 318, Bd. 10 S. 298, 310, Bd. 14 S. 384. Vgl. noch hierzu Friedrichs, das Gesetz über die Anlegung und Veränderung v. Straßen 1882. Dernburg I § 218 S. 523—525). Errichtung von Brandmauern (Entsch. O.=V.=G. Bd. 6 S. 299, 307, 314, Bd. 10 S. 302). Der Bauconsens wird durch die Ansiedlungsgenehmigung — Gesetz vom 25. Aug. 1876 — nicht entbehrlich und kann ungeachtet derselben bei drohender Gefahr versagt werden (Entsch. O.=V.=G. Bd. 7 S. 314) — s. noch Kletke S. 77, Grein S. 28 f., Hue de Grais § 280 S. 304.

[34]) § 145, 161 Abs. 1, Zuständ.=Ges. v. 1. Aug. 1883. v. Brauchitsch II S. 312. v. Stengel, die Zuständigkeit der Verw.=Behörden 1884 S. 110, 111. Ein Dispens ist aber nur da zulässig, wo die betr. Baupolizeiordnung einen solchen vorsieht (Entsch. O.=V.=G. v. 30. Novbr. 1882 Bd. 9 S. 332. Eisenbahnrechtliche Entsch. Bd. 3 S. 272).

[35]) §§ 127—131 Ges. üb. d. allg. Land.=Verw. v. 30. Juli 1883 (s. v. Brauchitsch I S. 110 f., Anm. 209 f. v. Stengel II. Buch § 62 S. 467 f. Parey, die neuesten Verw.=Org.=Ges. I. Abth. S. 77 f.). Der Rechtsweg ist unzulässig (Grein S. 43). Nach § 155 des früheren Zuständ.=Ges. v. 26. Juli 1876 fand gegen Verfügungen der Ortspolizeibehörde, durch welche ein Bauconsens versagt oder unter Bedingungen ertheilt ist ꝛc. ausschließlich das Verwaltungsstreitverfahren statt (Entsch. d. O.=V.=G. Bd. 3 S. 288, Bd. 5 S. 333 u. E.=V.=Bl. 1879 Nr. 9). Dagegen sind nach dem Zuständ.=Ges. v. 1. Aug. 1883 bezw. d. Land.=Verw.=Ges.

e. Strafen und Zwangsmaßregeln. Willkürliche Abweichungen von dem polizeilich genehmigten Bauplane sind für den Bauherrn und Baumeister selbst bei tadelloser Ausführung mit Strafe bedroht.[36]) Auch muß der ohne vorhergegangene Anzeige unter-

v. 30. Juli 1883 derartige Verfügungen als polizeiliche, durch welche die zu einer Handlung erforderliche Erlaubniß versagt, ertheilt oder bedingt wird, nach den Vorschriften der §§ 127 f. des letzteren Gesetzes über die Rechtsmittel gegen polizeiliche Verfügungen zu behandeln (v. Brauchitsch I. S. 110 Anm. 210, S. 310 Anm. 277. v. Stengel S. 468. O.-V.-G. Bd. 2 S. 353, 442, Bd. 3 S. 215, Bd. 4 S. 230, 270, Bd. 5 S. 265, Bd. 12 S. 364.) Gegen jede Form der Versagung des Consenses oder der bedingungsweisen Ertheilung sind die Rechtsmittel aus § 127 f. zulässig (Brauchitsch I. S. 110 Anm. 211), also z. B. auch dann, wenn die Ablehnung oder Verweigerung des Consenses nur bis zu einem gewissen Zeitpunkte oder bis zum Eintritt eines ungewissen Ereignisses ausgesprochen wird (Entsch. d. O.-V.-G. Bd. 12 S. 363), und gleichviel ob definitiv oder bloß zur Zeit (O.-V.-G. Bd. 3 S. 288). Aber die Anfechtung muß vom Bauunternehmer (Bauherrn) ausgehen, eine Anfechtung durch dritte Interessenten ist unzulässig; vielmehr bleibt diesen nur das Anrufen der Aufsichtsbehörde übrig (Entsch. O.-V.-G. Bd. 2 S. 351, Bd. 12 S. 364, Bd. 14 S. 378). Doch schließt die Ertheilung des Bauconsenses dritte Personen von der Verfolgung eines privatrechtlichen Widerspruchs gegen die dem Bauenden auferlegten Baubedingungen (z. B. wegen Lichtentziehung) nicht aus (Erk. d. Gerichtsh. z. Entsch. d. Kompet.-Konfl. v. 9. März 1872. J.-M.-Bl. S. 135). — Nach der früheren Gesetzgebung (Zuständ.-Ges. vom 26. Juli 1876) war die nachträgliche Anfechtung einer Baukonsensbedingung an eine Frist nicht geknüpft (Entsch. O.-V.-G. Bd. 3 S. 288, Bd. 4 S. 374). Nach der gegenwärtigen Gesetzgebung unterliegen dagegen die Baukonsense und die darin enthaltenen polizeilichen Auflagen einer Anfechtung nur noch fristzeitig mittelst der allgemeinen Rechtsmittel, welche das Gesetz (§ 129 Land.-Verw.-Ges. v. 30. Juli 1883) gegen polizeiliche Verfügungen überhaupt gewährt (O.-V.-G. Bd. 12 S. 366, 370; v. Brauchitsch I. S. 116 f.; v. Stengel II. Buch § 62 S. 476). Versagung des Baukonsenses aus einem auf landespolizeilichem Gebiete liegenden Grunde bietet Anlaß zur Klage bezw. Beschwerde (O.-V.-G. v. 13. März 1879 Bd. 5 S. 355). Das Verwaltungsstreitverfahren ist nicht schon dadurch allein ausgeschlossen, daß die Zulassung eines ausnahmsweise nach den baupolizeilichen Vorschriften gestatteten Baukonsenses in das Ermessen der Ortspolizeibehörde gestellt ist (O.-V.-G. 12. Februar 1880 Bd. 6 S. 295). Steht der Ertheilung des Baukonsenses seitens der Ortspolizeibehörde eine landespolizeiliche Anordnung entgegen, so ist auch der Verwaltungsrichter nicht in der Lage, auf Ertheilung des Baukonsenses zu erkennen (O.-V.-G. vom 14. März 1882 Bd. 8 S. 331). Ueber die Zulässigkeit des Rechtsweges und die Begründung des Schadensanspruches, der durch widerrechtliche Verweigerung der Bauerlaubniß entsteht (s. Grein a. a. O. §§ 21, 22 S. 42—51; Dernburg I. § 218 S. 523), sowie des Schadens, welcher einem Grundeigenthümer durch polizeilich genehmigte bauliche Anlagen 2c. zugefügt wird, die im Interesse des gemeinen Wesens unternommen worden sind (Grein § 23 S. 51 f.).

[36]) § 70—72 I. 8 A. L.-R., v. Rönne, Baupolizei, S. 646, Hue de Grais § 280 S. 303. § 367 Nr. 15 R.-Str.-G.-B.: „Mit Geldstrafe bis zu 150 Mark oder mit Haft wird bestraft, wer als Bauherr, Baumeister oder Bauhandwerker einen Bau oder eine Ausbesserung, wozu die polizeiliche Genehmigung erforderlich ist, ohne diese Genehmigung oder mit eigenmächtiger Abweichung von dem durch die Behörde genehmigten Bauplane ausführt oder ausführen läßt." § 368 Nr. 3 l. c.: „Mit Geldstrafe bis zu 60 Mark oder mit Haft bis zu 14 Tagen wird bestraft, wer ohne polizeiliche Erlaubniß eine neue Feuerstätte errichtet oder eine

nommene Bau, wenn sich findet, daß derselbe schädlich oder gefährlich für das Publikum ist oder einer Straße oder einem Platze zur groben Verunzierung gereicht, nach der Anweisung der Polizeibehörde abgeändert und eventuell beseitigt werden.[37]) Doch soll hierzu nur geschritten werden, wenn der Bau überhaupt gegen die polizeilichen Vorschriften ausgeführt ist[38]) und denselben auf andere Weise nicht genügt werden kann.[39]) Ist dies nur theilweise der Fall, so ist die bezügliche Aenderung nur an dem betreffenden Theil zu bewirken.[40]) Die Ortspolizeibehörden sind berechtigt, die von ihnen bezüglich des Baukonsenses getroffenen, durch ihre gesetzlichen Befugnisse gerechtfertigten Anordnungen durch Anwendung der im Gesetze über die allgemeine Landesverwaltung vorgesehenen Zwangsmittel durchzusetzen,[41]) und zwar auch gegen den Fiskus. Jedoch sind alsdann für

---

bereits vorhandene an einen anderen Ort verlegt." (Vgl. Hahn Str.-Ges.-B. 3. A. S. 522, 523; Olshausen 2. A. Bd. 2 S. 1307, 1310; Oppenhof 9. A. S. 893 bis 895, 896. Dernburg I. § 218 S. 523.)

[37]) §§ 71, 72 I. 8 A. L.-R., v. Rönne a. a. O. S. 647; Dernburg a. a. O. S. 523; Grein S. 26, 34 f., 39; Hue de Grais § 280 S. 303. Entsch. des O.-V.-G. Bd. 1 S. 326, Bd. 4 S. 374, Bd. 5 S. 389, Bd. 6 S. 290, 318, Bd. 8 S. 305, Bd. 10 S. 315, Bd. 11 S. 381.

[38]) Auch nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen bewirkt der Mangel einer polizeilichen Erlaubniß zu dem ausgeführten Baue noch nicht ohne Weiteres einen unstatthaften, von der Polizeibehörde abzustellenden Zustand (Vgl. Entsch. O.-V.-G. Bd. 1 S. 326, Bd. 5 S. 389, Bd. 6 S. 292, Bd. 11 S. 381); ein solcher ist vielmehr erst dann vorhanden, wenn die Anlage gegen das bestehende, dem Schutze der Polizeibehörde anvertraute öffentliche Recht verstößt, wie in §§ 65 f. I. 8 A. L.-R. anerkannt ist. Danach bedarf es zwar für die Errichtung von Neubauten einer vorgängigen Anzeige bei der Obrigkeit; ein ohne dieselbe vorgenommener Bau soll aber nicht unter allen Umständen beseitigt werden, sondern nach § 71 a. a. O. hat die Obrigkeit nur dann einzuschreiten, wenn sich findet, daß der Bau schädlich oder gefährlich für das Publikum ist oder zur groben Verunstaltung einer Straße oder eines Platzes gereicht. Schon hieraus folgt, daß auch bei einer Abweichung von dem genehmigten Bauplane, welche rechtlich doch nicht schärfer als die Ausführung ohne Konsens beurtheilt werden kann, ein polizeiliches Vorgehen nur dann statthaft erscheint, wenn die Anlage im öffentlichen Interesse nicht zu dulden ist. Die Bauerlaubniß ist nichts anderes als die Erklärung der zuständigen Behörde, daß dem beabsichtigten Baue Hindernisse in dem öffentlichen Rechte nicht entgegenstehen (Entsch. O.-V.-G. Bd. 2 S. 353, Bd. 5 S. 379). Durch einen derartigen Ausspruch kann aber nicht darüber befunden werden, inwieweit der Bauunternehmer befugt sein würde, den Bau etwa auch in anderer als der projektirten Weise auszuführen (O.-V.-G. Bd. 13 S. 393, 394).

[39]) Entsch. O.-V.-G. Bd. 1 S. 326, Bd. 5 S. 389, Bd. 6 S. 290, 318, Bd. 11 S. 381, Bd. 13 S. 391, 392, 400. Jäschke S. 11.

[40]) Entsch. O.-V.-G. Bd. 1 S. 324, Bd. 6 S. 290.

[41]) §§ 132, 133, Gesetz vom 30. Juli 1883, v. Brauchitsch I. S. 119 f. v. Stengel II. Buch § 61 S. 461 f. O.-V.-G. Bd. 2 S. 383, 387, 394, 416, Bd. 4 S. 394, Bd. 6 S. 220, Bd. 12 S. 370, Bd. 13 S. 401. Vorläufige Straffestsetzung: D. Str.-Proz.-Ord. §§ 453—458. Preuß. Gesetz vom 23. April 1883 (G.-S. S. 65). Kreis-Ord. § 63.

die Art der Zwangsvollstreckung die für Exekution gegen fiskalische Stationen bestehenden allgemeinen gesetzlichen Normen maßgebend.[42])

II. Das Bau-Personal.

Die Aufgabe der Eisenbahnbau-Polizei[42a]) besteht des Weiteren in der Sorge dafür, daß der Eisenbahnbau durch hierzu besonders geeignete Organe beaufsichtigt, geleitet und ausgeführt wird.

a. Die Beaufsichtigung der Eisenbahnbauten in Betreff ihrer frist- und projektmäßigen Ausführung[43]) nach Maßgabe der reichs- und landesgesetzlichen Bestimmungen[44]) und administrativen Verordnungen, sowie — bei Privatbahnbauten — der Konzessionsbedingungen, liegt in oberster Instanz dem Minister der öffentlichen Arbeiten[45]), unter Mitwirkung des Reichs-Eisenbahnamts in dem oben § 14 S. 75 f. erörterten Umfange[46]) und unter diesem — abgesehen von der allgemeinen landespolizeilichen Aufsicht, welche den Landes-Verwaltungs- und Polizeibehörden zusteht[47]) — bei Staats-Eisenbahnbauten den Königlichen Eisenbahn-Direktionen[48]), bei Privat-Eisenbahnbauten dem Königlichen Eisenbahn-Kommissariate ob.[49]) Welche Befugnisse in dieser Hinsicht den genannten Behörden zustehen und wie dieselben organisirt und zusammengesetzt sein müssen, ist bereits an früherem Orte[50]) dargestellt worden.

b. Die Leitung der Eisenbahnbauten steht bei Staats-Eisenbahnen in oberster Instanz dem Minister der öffentlichen Arbeiten[51])

---

[42]) Entsch. O.-V.-G. Bd. 5 S. 83.

[42a]) s. S. 473, 474.

[43]) § 16 S. 147—155, s. auch § 37.

[44]) § 16 S. 151 f. Zu den reichsgesetzlichen Bestimmungen gehören auch — abgesehen von Art. 42, 43 der Reichsverfassung (s. § 13 S. 60—63) noch Art. 7 des Eisenb.-Postgesetzes vom 20. Dezember 1875 nebst Abschnitt VI der Vollzugsbestimmung vom 9. Februar 1876 (s. S. 68) und § 59 des Vereins-Zollgesetzes vom 1. Juli 1869 nebst Abschnitt V des Regulativs vom 20. Dezember 1869 (s. S. 69).

[45]) Privatbahnen: § 12 S. 42, 43. Staatsbahnen: § 17 S. 205—208.

[46]) § 12 Anm. 8—10, S. 60—63.

[47]) § 12 S. 56—58.

[48]) § 12 S. 44, § 17 S. 214, 215.

[49]) § 12 S. 45 f. Abgesehen hiervon pflegt nach den in den Konzessionsbedingungen festgehaltenen Grundsätzen der Staatsregierung noch die Befugniß zur Bestellung eines besonderen technischen Bau-Aufsichts-Kommissars vorbehalten und andererseits der Eisenbahngesellschaft die entsprechende Pflicht auferlegt zu werden, diesem, vorbehaltlich des Rekurses an den Minister der öffentlichen Arbeiten, Folge zu leisten, sowie die Kosten der Aufsicht zu tragen (§ 16 S. 120).

[50]) s. §§ 12 u. 16. Ueber die Einhaltung der Baufristen s. § 21 des Eisenb.-Ges. vom 3. November 1838 oben Abschn. II § 12 S. 42, Abschn. III § 16 S. 119 Anm. 82 u. 83 u. S. 155. Vergl. auch Abschn. VI § 37.

[51]) § 17 S. 205.

und unter diesem den Königlichen Eisenbahn-Direktionen[52]) zu, soweit dieselbe nicht den Königlichen Eisenbahn-Betriebsämtern[53]) oder den zu diesem Behufe errichteten Eisenbahn-Baukommissionen[54]) besonders übertragen ist.[55]) Bei Privatbahnen liegt die Leitung dem Vorstande der Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft ob,[56]) insoweit der Bau nicht einem Unternehmer in General-Entreprise übertragen ist.[57]) Aber auch im letzteren Falle bleibt den Staats-Aufsichtsbehörden gegenüber der Vorstand für die ordnungsmäßige Leitung des Baus unmittelbar verantwortlich.[58])

c. Die Ausführung der Eisenbahnbauten muß durch ein hierzu geeignetes Personal erfolgen. 1. Vor dem Erlaß des Bundesgesetzes vom 8. Juli 1868 (B.-G.-Bl. S. 406), betreffend den Betrieb der stehenden Gewerbe, wurde der Staat für verpflichtet gehalten, für Ausführung der Bauten durch ein hierzu qualifizirtes und geprüftes Personal Sorge zu tragen.[59]) Demgemäß war überall die Ausübung der Baugewerbe höheren und niederen Grades von der vorgängigen Erbringung eines Befähigungs-Nachweises abhängig gemacht. Dieser Zustand erfuhr jedoch eine durchgreifende Aenderung durch das vorbezeichnete Gesetz, welches im § 1 die Aufhebung jedes Zunftzwanges, im § 2 die Beseitigung des Befähigungs-Nachweises und im § 4 das unbeschränkte Recht jedes Gewerbetreibenden zum Halten von Gesellen, Gehülfen, Lehrlingen und Arbeitern jeder Art und in beliebiger Zahl bestimmte. Die Gewerbeordnung für den Norddeutschen Bund vom 21. Juni 1869[60]) ist unter Aufrechthaltung dieser Prinzipien noch weiter gegangen und hat auch die Gesellen- und Meister-Prüfungen für die Baugewerke abgeschafft.[61])

---

[52]) § 17 S. 214.

[53]) § 17 S. 217—221 (s. auch S. 193).

[54]) § 17 S. 222. Die Errichtung von Eisenbahnbaukommissionen hat seit Erlaß der Staatseisenbahn-Organisation von 1879 noch nicht stattgefunden.

[55]) Ueber die bauleitenden Behörden und die Organisation der Neubauverwaltung s. § 17 S. 198 Ziff. 8. Wie a. a. O. erörtert, fungiren unter der bauleitenden Behörde Abtheilungsbaumeister für größere Neubaustrecken (unter diesen Sektionsbaumeister und Bauaufseher).

[56]) § 18 S. 242 f., 247, 248, 264 f. Ueber die technische Qualifikation s. insbesondere S. 243, 247.

[57]) § 30 S. 249 f.

[58]) § 18 S. 264 f., 274.

[59]) v. Rönne, Baupolizei, S. 617. Grein, Baurecht, S. 54 f.

[60]) B.-G.-Bl. S. 245 Nr. 312 — neu redigirt unterm 1. Juli 1883 (R.-G.-Bl. S. 177 Nr. 1505).

[61]) R.-Gew.-Ord. §§ 1, 14, 29—40. v. Rönne a. a. O. S. 620, 621. Jäschke S. 120.

Die älteren landesrechtlichen Bestimmungen über die Qualifikation der Baumeister bezw. ihre Berechtigung zur eigenen Ausübung der Baugewerbe[62]) sind in Folge des reichsgesetzlich verordneten Wegfalls der Prüfungen für aufgehoben zu erachten; und ebenso die Bestimmungen, welche die Bauherren bei der eigenen Ausführung von Bauten beschränkten.[63])

2. Hiernach ist gegenwärtig nach Lage der Gesetzgebung die Fürsorge des Staates für die Ausführung der Bauten durch ein qualifizirtes Personal auf die Handhabung der Vorschrift des § 330 des Reichs-Strafgesetzbuchs beschränkt,[64]) wonach wer bei der Leitung oder Ausführung eines Baus wider die allgemein anerkannten Regeln der Baukunst dergestalt handelt, daß hieraus für andere Gefahr entsteht, mit Geldstrafe bis zu 900 Mark oder mit Gefängniß bis zu einem Jahre bestraft wird.[65]) Diese Bestimmung macht sowohl die Bauausführenden — Baumeister und Bauhandwerker — wie auch die Bauherren für die regelrechte Bauausführung verantwortlich und für Zuwiderhandlungen strafbar.[66])

3. Was nun insbesondere die Eisenbahnbauten anlangt, so hat der Staat, wie überhaupt bei Staatsbauten,[67]) so auch speziell bei den Staats-Eisenbahnbauten trotz der gesetzlich erfolgten Aufhebung des Erfordernisses der Prüfungen und Befähigungs-Nachweise sich dennoch der Sorge für die Ausführung durch ein besonders hierzu qualifizirtes Personal nicht entschlagen und im Wege administrativer Verordnungen das Erforderniß des Befähigungs-Nachweises für alle

---

[62]) s. Grein a. a. O. S. 54—56. Jäschke S. 121.

[63]) v. Rönne S. 624. Jäschke S. 121 und Anm. 1 daselbst.

[64]) v. Rönne S. 630.

[65]) Oppenhof 9. Aufl. S. 778. Hahn 3. Aufl. S. 459. Olshausen 2. Aufl. Bd. 2 S. 1231.

[66]) Olshausen a. a. O. S. 1231.

[67]) v. Rönne S. 136 f. Jäschke S. 121, 172 f. Vorschriften über die Ausbildung und Prüfung für den Staatsdienst im Baufache (Baumeister und Bauführer) v. 6. Juli 1886. E.-V.-Bl. 1886 Nr. 21 S. 389 f. Erl. v. 10. Oktbr. 1886. E.-V.-Bl. S. 457 vom 15. November u. 21. Dezember 1886. E.-V.-Bl. 1887 Nr. 9 S. 129 f. Witte, Rechts- und Dienstverhältnisse der Beamten und Arbeiter im Bereiche der Preuß. Staatseisenb.-Verw. 1889 Bd. 1 § 7 S. 61 f. Reglement für die öffentlich anzustellenden Feldmesser (Landmesser) v. 2. März 1871 (G.-S. S. 101). Ueber die Prüfung der Feldmesser vgl. die Vorschriften v. 2. März 1871 (Min.-Bl. d. i. V. S. 121) und Erl. vom 24. August 1880 (eod. S. 212), sowie der Landmesser: Prüfungsordnung vom 4. September 1882 (eod. S. 202) und Erl. vom 12. August 1885 (E.-V.-Bl. S. 241). Vereidigung: Erl. vom 27. April 1880 eod. 116 und 9. Juni 1883. E.-V.-Bl. S. 130.

höheren Baubeamten als Regel aufrecht erhalten.[68]) Dieses Erforderniß gilt ebenso für die technischen Mitglieder rc. der Bauaufsichts- und der bauleitenden Behörden (S. 198), wie für die unter letzteren fungirenden, mit der Bauausführung betrauten Beamten. Als solche fungiren für größere Neubaustrecken (Bau-Abtheilungen) Abtheilungs-Baumeister,[68a]) welchen das gesammte Aufsichts- und Arbeiterpersonal der Bau-Abtheilung unterstellt ist, und unter diesen für kleinere Baubezirke (Bausektionen) Sektions-Baumeister,[68b]) welchen das

---

[68]) § 32 der Organisation der Staatseisenb.-Verwaltung. Technikern, welche die in Preußen für den höheren Staats-, Bau- und Maschinendienst vorgeschriebenen Prüfungen nicht bestanden haben, können die Funktionen eines (Abtheilungs-, Sektions-) Baumeisters nur mit besonderer ministerieller Genehmigung übertragen werden (Erl. v. 16. Oktober 1877 Ziff. VI E.-V.-Bl. 1878 S. 9 f.). Denn die Befugniß des Staates wie auch jedes Einzelnen, von denjenigen, welche er bautechnisch beschäftigen will, einen durch besondere Prüfung erbrachten Befähigungsnachweis zu verlangen, ist durch die R.-Gew.-Ord. nicht geändert. Diese Befugniß beruht auf der allgemeinen Vertragsfreiheit (Jäschke S. 121 Anm. 1). Daher sind die bestehenden staatlichen Prüfungsvorschriften rechtsgültig.

[68a]) s. § 17 S. 198 Ziff. 8. Witte a. a. O. Bd. 1 S. 14, 25. Dieselben werden von der Königl. Eisenbahndirektion bestellt (s. S. 215). Der Abtheilungs-Baumeister ist für seinen Baubezirk der erste bauausführende Beamte. Ihm liegt neben der Aufsicht über das gesammte Personal die Ausführung der Bauten nach Maßgabe der genehmigten Entwürfe und Kostenanschläge ob, er hat die erforderlichen Dispositionen zu treffen, sowie die Vorbereitungen für die Vergebung der Lieferungen und Leistungen und im Auftrage und Namen der bauleitenden Behörde die Eisenbahnbauverträge abzuschließen. Ferner liegt ihm die Ueberwachung der ordnungsmäßigen Ausführung der Verträge ob sowie die Handhabung der Disziplin in Betreff des Baupersonals und die Kontrole über die Beobachtung der polizeilichen rc. Bestimmungen. An technischem Personale pflegte dem Abtheilungsbaumeister — abgesehen von dem Personale der Sektionen und Baustellen — zugetheilt zu werden: Bauführer, Landmesser, Landmessergehülfen, Bau- und Maschinenbau-Assistenten, Bauaufseher und Bauzeichner und ferner das erforderliche Bureaupersonal (Sekretäre, Assistenten und Schreiber). Auch für diese Kategorien sind gewisse Qualifikationsnachweise (höhere technische Vorbildung, Reifezeugniß einer Baugewerksschule, Prüfung als Maurer- oder Zimmermeister rc.) vorgeschrieben (siehe Witte a. a. O. Bd. 1 S. 34, 189, Bd. 2 S. 616—619). Insofern sie als Beamte beim Neubau fungiren, müssen sie den staatlichen Prüfungsvorschriften z. B. als Zeichner, technische Betriebs- und Eisenbahnsekretäre genügt haben (Prüf.-Ord. vom 6. März 1877. E.-V.-Bl. 1878 S. 169, 171, 172).

[68b]) Witte a. a. O. Bd. 1 § 1 S. 14, 25. Auch diese werden von der Kgl. Eisenbahndirektion bestellt (S. 215) und haben in dem kleineren Kreise des Sektionsbezirks im Wesentlichen dieselben Obliegenheiten und Befugnisse wie die Abtheilungsbaumeister. Doch sind sie diesen untergeordnet und ihre Aufgabe beschränkt sich gegenüber der allgemeineren Funktion des Abtheilungsbaumeisters mehr auf die spezielle projektmäßige Ausführung des Baus innerhalb des Sektionsbezirks. Dem Sektionsbaumeister ist das erforderliche technische Personal an Bauführern, Bauassistenten, Bauaufsehern rc., sowie an Bureaukräften zugewiesen (s. über deren Qualifikation Anm. 68a). Derselbe ist der unmittelbare Vorgesetzte des Baupersonals seines Bezirks und insbesondere auch mit der Aufsicht über die Bauaufseher bezw. Bauaufsichtsbeamten (s. Verordnung vom 21. Dezember 1846 unten S. 492) betraut. Den Bauaufsehern liegt der spezielle Bauaufsichtsdienst auf der Baustelle ob. Für dieselben ist zwar eine besondere technische Qualifikation nicht ausdrücklich

auf der Sektionsstrecke beschäftigte Aufsichts- und Arbeiterpersonal untersteht. Dagegen ist bezüglich der Bauhandwerker das Erforderniß des Befähigungs-Nachweises durch vorgängige Prüfung nicht aufrecht erhalten worden.[68c]) Vielmehr ist es dem pflichtmäßigen Ermessen der bauleitenden Behörden und Organe überlassen, nur solche Bauhandwerker heranzuziehen, welche notorisch die Befähigung zur Anfertigung der ihnen zu übertragenden Werke und Arbeiten besitzen,[69]) auch fortgesetzt unter eigener Verantwortlichkeit die kunstgerechte Ausführung zu beaufsichtigen und zu kontroliren.[70])

4. Auch bei Privat-Eisenbahnbauten trägt der Staat mittelst entsprechender Vorbehalte in den Konzessionsbedingungen für die Ausführung des Baus durch qualifizirtes Personal Sorge. Es geschieht dies vornehmlich dadurch, daß nach den für die Konzessionirung von Eisenbahnen festgehaltenen Grundsätzen einerseits der Staatsregierung — abgesehen von den Aufsichtsbefugnissen des ständigen Eisenbahn-Kommissariats[71]) — die Befugniß zur Bestellung eines besonderen technischen Bau-Aufsichts-Kommissars vorbehalten und andererseits der Eisenbahngesellschaft die entsprechende Pflicht auferlegt wird, diesem, vorbehaltlich des Rekurses an den Minister der öffentlichen Arbeiten, Folge zu leisten, sowie die Kosten der Aufsicht zu tragen.[72]) Sodann dürfen als bauleitende und technische Mitglieder in den Vorstand der Gesellschaft nur solche Personen gewählt werden, welche die Befähigung für den Preußischen höheren technischen Staatsdienst besitzen. Die Bestätigung derselben ist dem Minister vorbehalten.[73]) Wenn daher auch diese Qualifikation nicht, wie bei den Staats-Eisenbahnbauten, für sämmtliche höheren Beamten erfordert wird, so doch für die bauleitenden Organe. Auch ist durch die staatliche Bauaufsicht bezw. die Verpflichtung der Gesellschaft, den Anordnungen des Staats-Kommissars Folge zu leisten, die ausreichende Garantie dafür geschaffen, daß der Bau durch ein genügend qualifizirtes Personal zur Ausführung ge-

---

vorgeschrieben, aber sie müssen mit ausreichender Vorbildung und praktischer Erfahrung um so mehr versehen sein, als ihnen die Beachtung und Ueberwachung der baupolizeilichen Vorschriften, sowie der Bestimmungen der Verordnung v. 21. Dezbr. 1846 hauptsächlich zufällt (s. unten S. 492 und Anm. 74).

[68c]) Hue de Grais § 281.

[69]) s. oben § 32 S. 441, 445, 454.

[70]) s. über die bezüglichen Bestimmungen in den Bauverträgen § 33 S. 461—463.

[71]) § 12 S. 45 f.

[72]) § 16 S. 120.

[73]) § 16 S. 122, § 18 S. 242, 243.

langt. Für die Zuziehung der Bauhandwerker gelten die gleichen Grundsätze, wie bei den Staatseisenbahnbauten.

5. Ebenso sind für die Verhältnisse der Eisenbahnbauarbeiter in polizeilicher Hinsicht bei den Staats- und Privat-Eisenbahnbauten die nämlichen Normen maßgebend. Die Grundlage hierfür bildet die noch jetzt gültige Verordnung vom 21. Dezember 1846, betreffend die bei dem Bau von Eisenbahnen beschäftigten Handarbeiter (G.-S. 1847 S. 21), welche durch die Verordnung vom 19. August 1867 (G.-S. 1867 S. 1426) auch in die im Jahre 1866 neu erworbenen Landestheile eingeführt worden ist und Gesetzeskraft besitzt. Die Verordnung vom 21. Dezember 1846 ist aus der Absicht hervorgegangen, für die beim Bau von Eisenbahnen beschäftigten Arbeiter im Hinblick auf die nur zeitweiligen und auch dem Ort nach schnell wechselnden Arbeiten, sowie auf die Zweifelhaftigkeit ihres Verhältnisses zur Eisenbahnverwaltung und zu den Eisenbahn-Bauunternehmern geregelte Zustände zu schaffen und insbesondere den Eisenbahnen eine umfassende Fürsorge bei der Annahme, Beschäftigung, Erkrankung dieser Arbeiter zur Pflicht zu machen, welche die Garantie für ein geeignetes, ständiges und brauchbares Arbeiterpersonal schafft.

Nach den Vorschriften der allegirten Verordnung erfolgt die Annahme der Arbeiter durch diejenigen Bau-Aufsichtsbeamten, welche von der Eisenbahndirektion der Polizeibehörde (s. unten S. 501) als solche bezeichnet werden. Sofern diese Bau-Aufsichtsbeamten nicht bereits einen Diensteid geleistet haben, in welchem Falle es bei der Verweisung auf denselben bewendet, sind sie zur Beobachtung der für die ihnen übertragenen Funktionen bestehenden Vorschriften durch den Kreislandrath mittelst Handschlags an Eidesstatt ein für allemal zu verpflichten, worüber ihnen ein Ausweis zu ertheilen ist.[74]) Zur

---

[74]) Es ist zwar unzweifelhaft Sache der Polizeibehörden, die Ruhe und Ordnung unter den Eisenbahnarbeitern zu handhaben. Sowie es aber schon im eigenen Interesse der Eisenbahngesellschaften liegt, hierzu in gewisser Weise mitzuwirken, weil etwaige Ausschweifungen der Arbeiter meist und zunächst ihr Eigenthum und ihre Beamten treffen, so kann auch von den Eisenbahngesellschaften, in deren Veranlassung Leute der untersten Klassen in beträchtlicher Zahl auf einen Fleck sich versammeln, mit allem Rechte verlangt werden, daß sie jedenfalls solche Maßregeln treffen, ohne welche die Handhabung polizeilicher Ordnung durch die Polizeibehörden und Beamten entweder gar nicht oder doch nicht in angemessener Weise und zur rechten Zeit stattfinden kann. Dahin gehört vornehmlich die Anstellung einer hinlänglichen Zahl geeigneter Aufseher, welche die Arbeiter unter ihren Befehlen haben, dieselben durch Disziplin und moralische Einwirkung im Zaum halten, in ihrem Treiben sorgfältig überwachen rc. (Reskr. d. Min. d. Inn. vom 26. August 1844. Min.-Bl. d. i. V. 1844 S. 255 Nr. 301). Es sind Zweifel darüber entstanden, ob es statthaft sei, zu Bauaufsichtsbeamten in Gemäßheit des § 1 der Verordnung

Beschäftigung bei den im Bau begriffenen Eisenbahnen sind nur männliche Arbeiter nach vollendetem 17. Lebensjahre zuzulassen; wenn Väter mit ihren Söhnen in die Arbeit treten, genügt für letztere das vollendete 15. Lebensjahr. Frauenspersonen dürfen nur ausnahmsweise unter Zustimmung der Ortspolizeibehörde und nur in gesonderten Arbeitsstellen beschäftigt werden. Dem Arbeiter, welcher Beschäftigung erhalten kann, wird von dem Bau-Aufsichtsbeamten eine Arbeitskarte in Form der Wanderbücher ertheilt. Die Arbeitskarte muß enthalten: a. den vollständigen Namen des Arbeiters; b. dessen Heimathsort nebst Angabe, beim Inländer des Kreises und Regierungsbezirks, beim

---

vom 21. Dezember 1846, betreffend die bei dem Bau von Eisenbahnen beschäftigten Handarbeiter (G.-S. 1847 S. 21), solche Personen zu bestellen, welche zu den betreffenden Bauunternehmern in Verwandtschafts-, Vertragsverhältnissen oder sonstigen Beziehungen stehen, die ihre völlige Unabhängigkeit von denselben in Frage stellen. Insbesondere hat die Bestimmung des § 9 sub h der bezeichneten Verordnung, welche die Anstellung eines ausreichenden Bauaufsichtspersonals erfordert, um die gegenwärtigen Bestimmungen durchzuführen und zugleich das Verhalten der Schachtmeister gegen die Arbeiter zu überwachen, in Verbindung mit dem Umstande, daß in der Verordnung auch der Bauverwaltung gewisse Verpflichtungen auferlegt werden, zu der Auffassung Anlaß gegeben, daß die Bauaufsichtsbeamten auch zur Ueberwachung dieser Verpflichtungen berufen, und daher solche Personen auszuschließen seien, von denen wegen ihrer persönlichen Beziehungen zu den den Bau ausführenden Eisenbahndirektionen oder Bauunternehmern die strenge Ausübung einer derartigen Kontrole nicht erwartet werden könne. Diese Auffassung entspricht nicht der Absicht, welche den betreffenden Bestimmungen zu Grunde liegt. Zweck der Verordnung ist es, die Sorge für die Aufrechterhaltung der Ordnung unter den beim Eisenbahnbau beschäftigten Handarbeitern der betreffenden Bauverwaltung selbst zu übertragen und ihr, um eine wirksame Ausübung dieser Funktionen zu sichern, die Bestellung besonderer Organe hierfür zur Pflicht zu machen. Als Organe der Bauverwaltung können den Bauaufsichtsbeamten keine weiteren polizeilichen Funktionen zustehen, als solche durch die der Bauverwaltung zugewiesene Aufgabe gegeben sind. Am Wenigsten würde es mit einem derartigen Verhältniß vereinbar sein, den Bauaufsehern die Befugniß und die Pflicht einer polizeilichen Kontrole der Bauverwaltung selbst zuzuerkennen. Soweit Verpflichtungen der letzteren in Frage kommen, ist es lediglich Sache der Polizeibehörden, nach Maßgabe ihrer Zuständigkeit die Erfüllung derselben zu überwachen. Daß die Bauaufseher lediglich als Beamte der Bauverwaltung anzusehen sind, muß schon nach den Bestimmungen der Verordnung v. 21. Dezember 1846 angenommen werden. Die Vorschriften der §§ 1 und 15, welche die Annahme und die Entlassung der Arbeiter im Wege der Kündigung den Bauaufsehern übertragen, würden nicht gerechtfertigt erscheinen, wenn die letzteren nicht Organe der Bauverwaltung wären; auch deutet der § 20 darauf hin, daß den Bauaufsichtsbeamten die Ausführung der von der Bauverwaltung getroffenen allgemeinen Anordnungen obliege. Ein jeder Zweifel in dieser Beziehung wird aber durch die Motive der fraglichen Verordnung beseitigt, welche des Näheren erläutern, aus welchen Gründen es für angezeigt erachtet werden müsse, die Handhabung der Ordnung unter den Bauarbeitern den Bauverwaltungen und deren Organen unter Mitwirkung der Polizeibehörden zu übertragen. Hiernach kann der Umstand, daß die zu Bauaufsehern präsentirten Personen in persönlichen Beziehungen zur Bauverwaltung stehen, keinen Anlaß geben, ihre Befähigung zu dieser Stellung in Zweifel zu ziehen und die nach § 1 der Verordnung beantragte Verpflichtung derselben abzulehnen (Cirk.-Erl. d. Min. d. Inn. u. d. öffentl. Arb. v. 28. Dezbr. 1881. E.-V.-Bl. 1882 S. 9). Vgl. noch Anm. 87 S. 501.

Ausländer der Bezirksbehörde, wozu der Ort gehört; c. eine Bezeichnung seiner Legitimationspapiere; d. die die Arbeiter betreffenden Vorschriften dieses Reglements; e. die für die Arbeit auf der betreffenden Bahn bestehenden besonderen Vorschriften, denen der Arbeiter sich zu unterwerfen hat; f. Ort, Datum, Siegel (Stempel) und Unterschrift des Bau-Aufsichtsbeamten; g. Rubriken für die Vermerke, betreffend den Empfang der Legitimationspapiere durch die zuständige Polizeibehörde und den Grund der Entlassung. Das vorgeschriebene Schema[75]) ergiebt den Inhalt der Arbeitskarten bis auf die ad e bei einzelnen Bahnen etwa hinzuzufügenden besonderen Vorschriften. Auf Grund der Arbeitskarte hat der Arbeiter seine Legitimationspapiere bei der betreffenden Polizeibehörde einzureichen, welche den Empfang auf der Arbeitskarte vermerkt. Nur nach Vorzeigung dieses Vermerks wird die wirkliche Annahme zur Arbeit und der Eintritt in eine bestimmte Arbeitsstelle gestattet.[76]) Arbeiter, welche in der Nähe der

---

[75]) Arbeitskarte. a. (Vor- und Zuname) . . . . . alt . . . . . Religion.
b. (Heimathsort) . . . . Kreis . . . . Reg.-Bezirk . . . .
c. kann am Bau . . . . Arbeit erhalten. . . . .
. . . . den . . . ten . . . . 18 . . (L. S.) gez. N. N.
d. (Bescheinigung über die abgelieferte Legitimation.) e. (Entlassungsvermerk.)

[76]) A. Allgemeine Vorschriften. Der Arbeiter . . . . unterwirft sich nachstehenden Vorschriften und erkennt solche durch seine Namensunterschrift an. (Für den Fall, daß der Arbeiter nicht schreiben kann, hat derselbe sie in Gegenwart eines Zeugen zu unterkreuzen.) 1. Der Schachtmeister erhält beim Beginn der Arbeit einen Akkordzettel, welcher die Bezeichnung der Arbeit und den dafür bedungenen Preis enthält, wofür die Arbeit untadelhaft ausgeführt werden muß. 2. Jedem Mitarbeiter der Schacht steht die Einsicht des Akkordzettels zu jeder Zeit zu. 3. Mindestens alle 14 Tage erfolgen Zahlungen, und insofern die übernommenen Akkordstücke während dieser Zeit nicht vollständig ausgeführt sind, werden Abschlagszahlungen nach Verhältniß des Werths der wirklich gefertigten Arbeit geleistet. 4. Die geleisteten Abschlagszahlungen werden jedesmal auf dem Akkordzettel vermerkt. 5. Dem Schachtmeister wird bei jeder Zahlung noch ein besonderer Zettel eingehändigt, welcher nachweist, wofür die Zahlung geleistet worden. Diesen Zettel, welcher mit der Unterschrift und dem Siegel (oder Stempel) des Bauaufsichtsbeamten versehen ist, hat der Schachtmeister auf Verlangen jedem einzelnen Arbeiter vorzuzeigen. 6. Bei den Akkordarbeiten haben die Arbeiter einer jeden Schacht aus ihrer Mitte zwei Mann zu wählen, welche gemeinschaftlich mit dem Schachtmeister alle Angelegenheiten der Schacht, sowohl dem Aufsichtspersonal gegenüber, als für die richtige und fleißige Beförderung der Arbeit, die richtige Führung der Tagesliste, sowie für die einem jeden Arbeiter gebührende richtige Zahlung zu sorgen haben. Es dürfen aus einer Schacht niemals mehr als diese drei Personen zur Empfangnahme der von der Schacht verdienten Zahlung oder zur Anbringung von Beschwerden sich einfinden. Erscheinen bei solchen Veranlassungen mehr als die drei dazu bestimmten Arbeiter aus einer Schacht, so ist dies als eine Verletzung der bestehenden Ordnung anzusehen, und werden die Uebertreter sofort aus der Arbeit entlassen. 7. Den Aufsehern und Schachtmeistern wie deren Familiengliedern ist jeder Schankverkehr oder Handel mit Bedürfnissen der Arbeiter streng untersagt. 8. Der Schachtmeister muß nach der ihm ertheilten Anweisung des Bauaufsehers für die richtige Ausführung der Arbeit sorgen. Wird durch sein Verschulden die

Baustelle ihren Wohnsitz haben, dergestalt, daß sie während der Arbeit in ihrer gewöhnlichen Wohnung verbleiben, erhalten ebenfalls Arbeitskarten; die polizeilichen Meldungen sind jedoch für sie in der Regel nicht erforderlich. Jede Arbeitskarte für fremde, nicht in der Nähe

---

Arbeit nicht richtig ausgeführt, so daß eine Abänderung stattfinden muß, so haftet er seinen Mitarbeitern für die vergeblich gefertigte Arbeit, welche nicht bezahlt wird, mit dem ihm zustehenden Lohne und dem ihm gebührenden Schachtmeistergelde. 9. Jeder Arbeiter hat den Anweisungen und Anordnungen seines Schachtmeisters und den sämmtlichen Aufsichtsbeamten pünktlich Folge zu leisten. Beschwerden der Akkordarbeiter sind durch die Vertreter der Schacht bei dem Bauaufsichtsbeamten anzubringen. Unfolgsamkeit und Widerspenstigkeit zieht Entlassung nach sich. 10. Ohne besondere Erlaubniß des Bauaufsehers darf kein Arbeiter aus einer Schacht in eine andere übertreten. 11. Arbeiter, welche Karren, Karrbretter oder sonstige Geräthe aus einer anderen Schacht entwenden, um solche zu ihrer Arbeit zu gebrauchen, werden entlassen. 12. Hazardspiel, Trunkenheit, Anstiftung von Zank, Streit oder Schlägerei haben sofortige Entlassung aus der Arbeit zur Folge. 13. Wenn Arbeiter auf ihren Antrag oder zur Strafe entlassen werden, so findet ihre Bezahlung am nächsten regelmäßigen Zahltage nach dem Verhältniß der von ihnen gefertigten Arbeit statt. 14. Die erfolgte Entlassung des Arbeiters wird auf der Arbeitskarte vermerkt. In besonderen Fällen wird auf Ansuchen des Arbeiters demselben über seine Führung und sein Verhalten während seiner Beschäftigung auf der Baustelle ein Attest ertheilt. Erfolgt die Entlassung zur Strafe, so wird dem Arbeiter nach Bewandtniß der Umstände die Wiederanstellung auf der betreffenden Baustelle oder bei der ganzen Eisenbahn versagt. In beiden Fällen bemerkt die Polizeibehörde das Erforderliche auf dem Legitimationsdokumente, im letzteren Falle wird der Heimathsbehörde Nachricht gegeben. 15. Von der Strafentlassung einheimischer Arbeiter und der Veranlassung dazu wird die Polizeibehörde in Kenntniß gesetzt. 16. Haben die Arbeiter einer Schacht gegründete Beschwerde gegen den Bauaufsichtsbeamten zu führen, so muß sich der Schachtmeister mit den zwei dazu erwählten Arbeitern an den nächsten Vorgesetzten desselben wenden. Der Letztere untersucht den Gegenstand der Beschwerde an Ort und Stelle und entscheidet darüber pflichtmäßig nach dem Befunde. Dieser Entscheidung haben sowohl der Bauaufsichtsbeamte als die Arbeiter sich zu unterwerfen. 17. Auch steht den Arbeitern frei, um ihr erspartes Lohn gegen Diebstahl und sonstige Verluste zu sichern, dasselbe den von der Bauverwaltung dazu bestellten Rendanten an jedem Zahltage zur Aufbewahrung zu übergeben, welcher darüber Quittung ertheilt und den ihm behändigten Betrag auf Verlangen an jedem Zahltage ganz oder theilweise gegen Aushändigung der Quittung zurückzuzahlen hat. Für diese Aufbewahrung und Rückzahlung darf dem Arbeiter nichts in Abzug gebracht werden. B. Besondere Bestimmungen für die betreffende Baustelle. 18. Bei den Akkordarbeiten erhält der Schachtmeister von dem jeder Arbeiterschacht ausgezahlten Lohne vorweg von jedem Thaler . . . . . als Entgeld oder Entschädigung (Schachtmeistergeld) für die ihm obliegenden Verrichtungen (§ 8 der vorstehenden allgemeinen Vorschriften). 19. Zum Bauaufseher dieser Schacht ist der . . . . und zu dessen nächsten Vorgesetzten der Herr . . . . bestellt. 20. Zum Rendanten, an welchen Erparnisse abgeliefert werden können, ist der Herr . . . . . bestellt. 21. Jeder Arbeiter ist verpflichtet, der Krankenkasse beizutreten. 22. Jeder Arbeiter hat die besonderen Vorschriften, welche die Bauverwaltung zur Sicherstellung eines geordneten Arbeitsbetriebes, sowie zur Vermeidnng von Gefahr und Beschädigung auf der Baustelle durch Anschlag bekannt gemacht hat, pünktlich zu befolgen. — Die Uebertretung dieser Vorschriften wird mit Geldstrafen, die durch den Aufsichtsbeamten . . . . oder durch dessen Vorgesetzten . . . . bis zum Betrage von Einem Thaler festzusetzen sind, geahndet werden. Der Betrag dieser Strafen wird an die vorgedachte Krankenkasse abgeführt.

der Baustelle wohnende Arbeiter ohne Vermerk der Polizeibehörde bleibt nur auf zwei Tage nach deren Ausstellung gültig.

Die Eisenbahndirektionen sind verpflichtet, dafür zu sorgen, daß jeder Arbeiter beim Beginn der Arbeit über deren Bezahlung genau und vollständig in Kenntniß gesetzt wird.[76a]) Bei Akkordarbeiten erhält der Schachtmeister einen Akkordzettel, welcher die Bezeichnung der Arbeit und des in Akkord gegebenen Stückes, den Inhalt desselben nach Schachtruthen oder sonstigen Einheiten und den bedungenen Preis enthalten muß; auf demselben werden auch alle etwanigen Abschlagszahlungen vermerkt. Jedem Mitarbeiter steht täglich nach vollendeter Arbeit die Einsicht des Akkordzettels zu. Die Eisenbahndirektionen sind bei Ausführung der Arbeiten zur Befolgung folgender Vorschriften verpflichtet: a. die Arbeiterzahl der einzelnen Schachtabtheilungen soll dergestalt bemessen werden, daß sie von dem Schachtmeister vollständig beaufsichtigt werden kann; b. die einzelnen Akkordstücke sollen in der Regel nicht größer angenommen werden, als so, daß alle 14 Tage die vollständige Abrechnung erfolgen kann; c. Abschlagszahlungen, welche bei ausnahmsweise unvermeidlichen größeren Akkordstücken nothwendig werden, sollen nach Verhältniß der wirklich gefertigten Arbeit bemessen werden; d. die Zahlungstermine für Akkordarbeiter wie für Tagelöhner dürfen nicht über 14 Tage auseinander liegen[76b]); e. die Polizeibehörden sind von Zeit und Ort der Zahlung in Kenntniß zu setzen; f. die Zahlung muß in der Nähe der Baustellen, darf aber keinesfalls in Schank- und Wirthshäusern erfolgen; g. als Schachtmeister sind nur Personen zuzulassen, deren Qualifikation und Zuverlässigkeit keinem Bedenken unterliegt; h. es muß ein ausreichendes Bau-Aufsichtspersonal angestellt werden, um die gegenwärtigen Bestimmungen durchzuführen, und zugleich das Verhalten der Schachtmeister gegen die Arbeiter zu überwachen; i. zu solchen Bau-Aufsichtsbeamten[77]) dürfen

---

[76a]) Die Eisenbahnbehörden, welche Arbeitsausführungen an Unternehmer verdingen, haben sich im Sinne der Allerhöchsten Verordnung vom 21. Dezember 1846 den Arbeitern gegenüber, im Falle deren Nichtbefriedigung durch die Entrepreneurs als Auftraggeber der letzteren zu betrachten und sind daher nicht etwa bloß als Bürgen, sondern als Selbstschuldner für die richtige und prompte Bezahlung der Arbeitslöhne verpflichtet (Erl. des H.-Min. v. 28. Februar 1870, II. 2278).

[76b]) Längere Lohnperioden sind hiernach gesetzlich unstatthaft.

[77]) Den Charakter von Polizeibeamten haben dieselben nicht, mithin auch nicht deren Kompetenzen. Ein Privateisenbahn-Bauaufseher ist zur Verhaftung eines seiner Arbeiter nicht zuständig. (Erk. des Ob.-Trib. vom 1. Juli 1870 — Oppenh. Rechtspr. Bd. 11 S. 391.) S. auch Anm. 81.

nur ganz unbescholtene Männer gewählt werden, welche des Schreibens völlig kundig sind, und von denen eine pflichtmäßige Ausführung der ihnen übertragenen polizeilichen Anordnungen mit Sicherheit zu erwarten steht; k. die Bau-Aufsichtsbeamten haben alle 14 Tage die namentlichen Verzeichnisse der unter ihnen beschäftigt gewesenen Arbeiter ihren unmittelbaren Vorgesetzten einzureichen.

Den Aufsehern und Schachtmeistern ist jedes Kreditgeben an die Arbeiter durch Lieferung von Bedürfnissen, mit Ausnahme des einfachen Geldvorschusses untersagt. Aufseher und Schachtmeister, oder deren Familienglieder dürfen keinen Schankverkehr oder Handel mit Bedürfnissen der Arbeiter betreiben.[78]) Bei den Akkordarbeiten haben die Arbeiter einer jeden Schacht aus ihrer Mitte zwei Mann zu wählen, welche gemeinschaftlich mit dem Schachtmeister alle Angelegenheiten der Schacht, dem Aufsichtspersonal gegenüber, verhandeln. Es dürfen aus einer Schacht niemals mehr als diese drei Personen zum Empfange der von der Bauverwaltung an die Schachtmeister zu leistenden Zahlung oder zur Anbringung von Beschwerden sich einfinden. Erscheinen dennoch mehr als drei Arbeiter aus einer Schacht bei solchen Veranlassungen, so sollen sie zurückgewiesen und nach Befinden bestraft werden. Alles Hazardspiel ist den Arbeitern streng

---

[78]) Aus dem Cirk.-Erl. der Min. des Innern und der Finanzen v. 20. April 1845: Es erscheint allerdings angemessen, daß den Eisenbahnarbeitern der Ankauf von Lebensmitteln in der Nähe der Stellen, an denen sie gerade beschäftigt sind, möglichst erleichtert werde. Es wird daher genehmigt, daß zuverlässigen Personen, mit Ausnahme der Schachtmeister, unter denen die Arbeiter stehen, 1. der Verkauf von Speisen und Getränken an die bezeichneten Arbeiter in bestimmten, in der Nähe der Arbeitsstellen befindlichen, jedoch nach dem Bedürfnisse wechselnden Lokalen gegen Entrichtung der gesetzlichen Gewerbesteuer, 2. das Feilhalten der bezeichneten Gegenstände im Umhertragen, indem sie — wie die Marketender den manövrirenden Truppen — den Arbeitern folgen, gegen Erlegung der Gewerbesteuer vom stehenden Gewerbe nachgegeben werde. Sowohl zu dem unter 1 als zu dem unter 2 bezeichneten Verkehr, welcher nach Umständen von derselben Person oder auch von verschiedenen Personen ausgeübt werden kann, ist, bevor derselbe begonnen werden darf, die polizeiliche Erlaubniß erforderlich; auch muß derselbe vor dem Beginnen zur Entrichtung der Gewerbesteuer angemeldet werden. Die polizeiliche Erlaubniß ist von dem Landrathe des Kreises, in welchem der Verkehr betrieben werden soll, zu ertheilen. Daß den Schachtmeistern ein Verkehr mit den Arbeitern in der zu 1 und 2 angegebenen Art gestattet werde, erscheint deshalb bedenklich, weil den ersteren die Berechnung und Bezahlung des Lohnes obliegt und dadurch leicht der Verdacht entsteht, daß sie diejenigen Arbeiter, welche bei ihnen Nahrungsmittel einkaufen, begünstigen. Auf der andern Seite wird aber auch das Kreditiren der Waaren durch das zwischen den Arbeitern und Schachtmeistern bestehende Verhältniß sehr erleichtert, und bei den dann eintretenden Abrechnungen dürften die jetzt schon häufig vorkommenden Differenzen zwischen den Arbeitern und Schachtmeistern noch vermehrt werden, sowie überhaupt leicht alle Nachtheile eintreten, welche sich da zeigen, wo die Fabrikarbeiter ihre Lebensbedürfnisse bei den Fabrikherren oder Werkführern entnehmen (Min.-Bl. d. i. V. 1845 S. 104 Nr. 116).

verboten. Die Schachtmeister und Bau-Aufsichtsbeamten haben die Pflicht, sobald sie wahrnehmen, daß Arbeiter an dergleichen Spielen Theil nehmen, hiervon sofort der Polizeibehörde Anzeige zu machen, damit unverzüglich der Thatbestand festgestellt und nach den bestehenden Strafgesetzen gegen die Schuldigen gerichtlich verfahren werde.[79])

Arbeiter, welche sich nach erfolgter Annahme zur Arbeit Veruntreuungen oder andere Vergehen zu Schulden kommen lassen, die eine Kriminalstrafe nach sich ziehen, werden sofort entlassen. Auch Trunkenheit, Widersetzlichkeit gegen die Anordnungen der Bauaufsichtsbeamten, Uebertretungen der Vorschrift des § 11, jede Theilnahme an Hazardspielen, Anstiften von Zänkereien und Streitigkeiten begründen, abgesehen von den nach den bestehenden Gesetzen verwirkten Strafen, die Entlassung aus der Arbeit. Wenn Arbeiter auf ihren Antrag oder zur Strafe entlassen werden, so soll deren Bezahlung sobald als thunlich, jedenfalls aber am nächsten regelmäßigen Zahlungstage erfolgen. Findet die Entlassung auf Kündigung seitens des Aufsichtspersonals nach Vollendung der Arbeit oder bei Unterbrechung derselben statt, so muß stets sofort für Abrechnung und Auszahlung gesorgt werden.[80]) In jedem Falle ist der Grund der Entlassung auf der Arbeitskarte vom Beamten (S. 494) zu vermerken, und nur gegen Aushändigung der mit diesem Vermerk versehenen Arbeitskarte werden dem Arbeiter seine Legitimationspapiere von der Polizeibehörde zurückgegeben. Die Entlassung aus der Arbeit hat nach Maßgabe der Größe des Vergehens oder der Wiederholung die Ausschließung von der Arbeit a. auf der betreffenden Baustelle, b. auf der betreffenden Eisenbahn, zur Folge. Die Ausschließung ad a und b erfolgt durch den betreffenden Beamten (s. S. 492), doch ist dazu die Zustimmung des nächsten Vorgesetzten erforderlich. Die Polizeibehörde bemerkt das Erforderliche auf der Legitimationsurkunde und giebt im Falle ad b der Polizeibehörde des Heimathsorts des Arbeiters Nachricht. Der Bauaufsichtsbeamte ist verbunden, jeden Arbeiter auch auf Antrag der Polizeibehörde zu entlassen. Von der Strafentlassung ein-

---

[79]) s. Anm. 87 S. 501.

[80]) Hieraus ließe sich die Annahme herleiten, daß die einmal angenommenen Arbeiter nur wegen bewiesener Vergehen oder auf ihren Antrag oder bei Beendigung oder Unterbrechung der Arbeit entlassen werden dürfen. Allerdings könnte unter Umständen die Entlassung von Eisenbahnarbeitern, die in Masse zusammen beschäftigt sind, aus polizeilichen Rücksichten bedenklich erscheinen. Indessen würde man diese polizeiliche Rücksicht zu weit greifen lassen, wenn man aus diesem Grunde das civilrechtliche Kündigungsrecht ausschließen wollte. Mangels einer positiven Bestimmung ist dies nicht anzunehmen (Bessel u. Kühlwetter S. 158 § 77 Ziff. 3).

heimischer Arbeiter (§ 6) und der Veranlassung dazu ist die Polizeibehörde in Kenntniß zu setzen.

Die Vorschriften, welche die Bauverwaltung zur Sicherstellung eines geordneten Arbeitsbetriebs, sowie zur Verminderung von Gefahr und Beschädigung für nothwendig hält, sind auf der Baustelle durch Anschlag bekannt zu machen. Die Uebertretung dieser Vorschriften kann durch Ordnungsstrafen bis zu drei Mark, die der Bauaufsichtsbeamte oder dessen Vorgesetzter festsetzt, geahndet werden. Der Betrag dieser Strafen ist an die Krankenkasse abzuführen.[81]) Für die bei Eisenbahnbauten beschäftigten Personen haben die Bauherren auf Anordnung der höheren Verwaltungsbehörde Bau-Krankenkassen zu errichten, wenn sie zeitweilig eine größere Zahl von Arbeitern beschäftigen. Die den Bauherren obliegende Verpflichtung kann mit Genehmigung der höheren Verwaltungsbehörde auf einen oder mehrere Unternehmer, welche die Ausführung des Baus oder eines Theiles desselben für eigene Rechnung übernommen haben, übertragen werden, wenn dieselben für die Erfüllung der Verpflichtung eine nach dem Urtheil der höheren Verwaltungsbehörde ausreichende Sicherheit bestellen.[82])

---

[81]) In der Regel ist durch die Dienstinstruktion diese Strafbefugniß der Bauaufsichtsbeamten dadurch beschränkt, daß die Straffestsetzung der Genehmigung oder doch Kenntniß des Vorgesetzten bedarf. Durch die Verordnung vom 21. Dezember 1846 wird im Uebrigen den Bauaufsichtsbeamten eine selbstständige Polizei- oder Disziplinargewalt nicht verliehen, vielmehr wird die Polizeigewalt über die bei dem Bau von Eisenbahnen beschäftigten Handarbeiter von den ordentlichen Polizeibehörden ausgeübt. (Erk. des Ob.-Trib. v. 1. Juli 1870 — Goltd. Arch. Bd. 18 S. 638.) S. Anm. 77.

[82]) s. §§ 69, 70 des Reichsgesetzes, betreffend die Krankenversicherung der Arbeiter, vom 15. Juni 1883 (R. G.-Bl. 1883 S. 73—104) und des Weiteren über die Verbindlichkeiten der Bauherren, die Organisation, Leistungen und Schließung dieser Kassen §§ 71, 72 l. c. Diese Bestimmungen des Reichsgesetzes sind an die Stelle des von der Errichtung von Krankenkassen für Eisenbahnbauarbeiter handelnden § 21 der Verordnung vom 21. Dezember 1846 getreten (s. Witte a. a. O. § 58 S. 661) und unterscheiden sich — abgesehen von der Art und dem Umfange der Beiträge, Leistungen ꝛc. — von diesem prinzipiell dadurch, daß § 21 der Verordnung von 1846 die Errichtung solcher Kassen für alle Eisenbahnbauten ausnahmslos obligatorisch macht, während die §§ 69, 70 des Reichsgesetzes die Errichtung unter den dort gegebenen Voraussetzungen in das Ermessen der höheren Verwaltungsbehörde stellen. — (Uebrigens war in den nach Inkrafttreten der Verordnung vom 31. Dezember 1846 ertheilten Konzessionen der betreffenden Gesellschaft regelmäßig zur Pflicht gemacht, Kranken- beziehungsweise Unterstützungskassen für die Bauarbeiter zu errichten und die nöthigen Zuschüsse zu der für die Bauarbeiter einzurichtenden Krankenkasse zu leisten. S. § 16 S. 123 Ziff. 6.) Dagegen sind durch das Hilfskassengesetz vom 7. April 1876 (R.-G.-Bl. 1876 S. 125, Fassung vom 1. Juni 1884, R.-G.-B. 1884 S. 84 f.) nach § 36 l. c. die Verfassung und die Rechte der auf Grund des § 21 der Verordnung vom 21. Dezember 1846 errichteten Eisenbahnbau-Krankenkassen nicht berührt worden. — Die Fürsorge für die

Von den Eisenbahndirektionen wird die möglichste Beförderung der Sparsamkeit unter den Arbeitern erwartet. Die Bauverwaltung hat für jede Bahnabtheilung einen Baurendanten zu bestellen, der zu verpflichten ist, von jedem Arbeiter, der von seinem verdienten Lohne seiner Familie eine Ersparniß übersenden will, den Geldbetrag anzunehmen[83]) und in die Heimath des Arbeiters zu senden. Auch ist dieser Rendant zu verpflichten, von jedem Arbeiter auf dessen Verlangen an jedem Zahltage Ersparnisse anzunehmen, darüber in einem Buche dem Arbeiter zu quittiren, den Betrag aufzubewahren und solchen an jedem Zahltage auf Verlangen des Arbeiters ganz oder theilweise gegen Aushändigung der Quittung zurückzuzahlen. Für diese Aufbewahrung, Rückzahlung und Versendung darf dem Arbeiter nichts in Abzug gebracht werden. Auch bleibt die Bauverwaltung für die Sicherheit der von den Arbeitern eingezahlten Ersparnisse unter allen Umständen verhaftet.

Um den Arbeitern Zeit und Gelegenheit zum Besuche des Gottesdienstes zu geben, darf die Bauverwaltung an Sonn- und Festtagen nicht arbeiten lassen. Nur in ganz besonderen Fällen, wenn Gefahr im Verzuge obwaltet, z. B. bei schwierigen Grundbauten im Wasser, ist eine Ausnahme zu gestatten, zu der aber jedesmal die Genehmigung der Polizeibehörde erforderlich. Auch die Ablohnung der Arbeiter darf an Sonntagen nur ausnahmsweise und muß alsdann so erfolgen, daß solche mindestens eine Stunde vor dem Gottesdienst beendet ist oder eine Stunde nach demselben beginnt.[84])

Als Eisenbahnarbeiter gelten alle für den Bahnbau beschäftigten Arbeiter, sie mögen von den Eisenbahndirektionen unmittelbar oder durch Entrepreneurs angestellt sein.[85]) Im letzteren Falle muß in den

---

beim Bahnbau verunglückenden Arbeiter regelt sich nach den Unfall-Vers.-Ges. vom 6. Juli 1884 (R.-G.-Bl. S. 69) und 28. Mai 1885 (R.-G.-Bl. S. 159).

[83]) Die früher hierfür durch mehrere Cirk.-Reskripte (21. Juli 1845, Min.-Bl. d. i. V. S. 242, 20. Juli und 25. September 1847, eod. S. 215, 266) bewilligte Portofreiheit ist durch das Gesetz vom 5. Juni 1869, betreffend die Portofreiheiten im Gebiete des Nordd. Bundes (B.-G.-Bl. S. 141) fortgefallen.

[84]) In den nach Inkrafttreten der Verordnung vom 21. Dezember 1846 ertheilten Konzessionsurkunden wird den Eisenbahngesellschaften allgemein zur Pflicht gemacht, den Anforderungen der zuständigen Behörde wegen Genügung des kirchlichen Bedürfnisses der Arbeiter bereitwillig Folge zu leisten und erforderlichenfalls auch die Tragung der dadurch bedingten Kosten zu übernehmen.

[85]) s. Witte a. a. O. Bd. 2 § 58 S. 657. Die Verordnung bezieht sich aber nur auf die beim Bahnbau, bei den im Bau begriffenen Eisenbahnen beschäftigten Arbeiter, also nicht auf die bei der Bahnunterhaltung und beim Betriebe beschäftigten. Der Zeitpunkt der Verkehrseröffnung der Bahn (s. § 38) bildet die Grenze (Bessel und Kühlwetter S. 158).

betreffenden Entreprisekontrakten bestimmt werden, inwieweit die aus gegenwärtigen Vorschriften entspringende Verpflichtung auf den Entrepreneur übergeht, während überall die Eisenbahndirektion für deren Erfüllung verantwortlich bleibt. Insbesondere sind die Direktionen gehalten, den Entrepreneurs die Verpflichtung aufzulegen, daß nur Bauaufsichtsbeamte von der S. 496, 497 bezeichneten Befähigung bestellt werden, von denen auch die Arbeiterverzeichnisse an die Bahn-Ingenieure einzuliefern sind. Auf Handarbeiter, welche bei handwerksmäßig auszuführenden Arbeiten beschäftigt werden, finden die vorstehenden Bestimmungen keine Anwendung.[86])

Die Regierungen haben die Ausführungen dieser Vorschriften zu überwachen.[87]) Die zu bestellenden Bauaufsichtsbeamten stehen rücksichtlich der durch dieselben ihnen übertragenen polizeilichen Funktionen zunächst unter der Aufsicht des betreffenden Landraths.[88]) Soweit das Einschreiten der Lokal-Polizeibehörden durch die bestehenden Gesetze nicht begründet ist, sind die Landräthe zur Vollziehung der in diesen Vorschriften enthaltenen polizeilichen Anordnungen befugt und verpflichtet; dieselben können sich aber, wenn die Baustellen von ihrem Wohnsitz zu entfernt sind, geeignete Polizeibehörden mit Genehmigung der vorgesetzten Regierung substituiren. Jede solche Substitution muß in geeigneter Weise zur öffentlichen Kenntniß gebracht werden.

III. Die Sicherheitsvorschriften.

Zu den Aufgaben und Maßregeln der Eisenbahnbaupolizei gehört ferner die Ertheilung und Ueberwachung von Sicherheitsvor-

---

[86]) § 27 der Verordnung, vornehmlich also auf die eigentlichen Erdarbeiter. Bessel und Kühlwetter S. 158 meinen, daß hiernach z. B. die Handlanger bei den Maurerarbeiten nicht unter die Verordnung fallen, weil diese Beschäftigung immerhin eine wenngleich die unterste Stufe des Maurerhandwerks darstellt; ferner nicht Arbeiter, die außerhalb des durch die eigentlichen Bahnarbeiten gegebenen Bereichs nur mit einzelnen Hülfeleistungen beschäftigt werden (Witte a. a. O. Anm. 1).

[87]) Ueber die Ausführung dieser Verordnung ist die Cirk.-Verf. d. Min. d. Inn. u. d. Fin. v. 7. Mai 1847 (V.-M.-Bl. 1847 S. 109) ergangen. In derselben ist darauf hingewiesen, daß die Verordnung bereits so detaillirte Bestimmungen enthalte, daß es besonderer Ausführungsvorschriften z. Z. nicht bedürfe. Den Regierungen wird daher zur Pflicht gemacht, bei Eisenbahnbauten ungesäumt die nöthigen Ausführungsverfügungen zu treffen, namentlich die im § 1 vorgeschriebene Vereidung der Bauaufsichtsbeamten alsbald zu veranlassen und insbesondere streng zu wachen, daß in Befolgung des § 13 kein Hazardspiel getrieben werde.

[88]) In den nach Inkrafttreten der Verordnung vom 21. Dezember 1846 ertheilten Konzessionsurkunden wird den Eisenbahngesellschaften allgemein zur Pflicht gemacht, die aus den Anordnungen wegen polizeilicher Beaufsichtigung der Arbeiter, insbesondere die durch etwaige Anstellung eines Polizeiaufsichtspersonals entstehenden Kosten zu tragen.

schriften, welche geeignet sind, die aus den Eisenbahnbauten den öffentlichen und privaten Interessen drohenden Gefahren abzuwenden.[89]) Diese Sicherheitsvorschriften sind theils allgemeine, welche für Bauten überhaupt durch Gesetze und Verordnungen ꝛc. im gesammten Staatsgebiete oder einzelnen Theilen oder Bezirken derselben erlassen sind, theils besondere, nur für Eisenbahnbauten ergangene. Grundsätzlich sind die Eisenbahnbauten nicht nur den besonderen, sondern auch den allgemeinen baupolizeilichen Sicherheitsvorschriften unterworfen. Aber, wie bei der Ertheilung des Baukonsenses, so sind auch bei der Anwendung der allgemeinen Sicherheitsvorschriften die projektmäßig auf Grund des § 4 des Eisenbahngesetzes vom Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigten Bauten von denjenigen zu unterscheiden, welche nicht zu dem Projekte gehören.[90]) Während auf die letzteren die allgemeinen Sicherheitsvorschriften unbeschränkt Anwendung finden und hierüber die zuständigen Polizeibehörden zu entscheiden haben, ist die Anwendung auf die projektmäßig genehmigten Eisenbahnbauten dadurch bedingt, daß der Eisenbahnbau damit überhaupt vereinbar und durchführbar ist. Insoweit dies nicht möglich, müssen die allgemeinen Sicherheitsvorschriften nothwendig entsprechend modifizirt oder in anderer Weise ersetzt werden. Hierüber endgültig zu entscheiden, gehört aber aus den bereits oben[91]) eingehend erörterten Gründen zur Zuständigkeit des Ministers der öffentlichen Arbeiten, welchem es obliegt, bei Feststellung und Ausführung der Eisenbahnbauprojekte nicht nur die speziellen Eisenbahnpolizei- und Eisenbahnbetriebs-Interessen, sondern auch zugleich die allgemeinen polizeilichen Interessen wahrzunehmen. Freilich steht den Polizeibehörden die Aufgabe zu, wie bei Bauten überhaupt, so auch bei der Ausführung der Eisenbahnbauten auf die Beachtung der allgemeinen Sicherheitsvorschriften Bedacht zu nehmen, dieselbe aus allgemeinen polizeilichen Interessen zu vertreten und auf die thunlichste Ausgleichung derselben mit den etwa kollidirenden eisenbahnpolizeilichen Bau-, Verkehrs- und Betriebs-Interessen hinzuwirken. Aber zur endgültigen Entscheidung ist nur der Minister der öffentlichen Arbeiten befugt, wenn nicht wider die Absicht des Gesetzes seine Kompetenz zur ausschließlichen Genehmigung der Eisenbahnbauten in jedem einzelnen Falle von der Kognition lokaler Polizeibehörden und der Verwaltungsstreitbehörden abhängig werden soll.[92])

---

[89]) S. 474.
[90]) S. 475.
[91]) S. 479 f.
[92]) S. 480.

Mit dieser wesentlichen, in der Natur der Sache liegenden Maßgabe finden auf die Eisenbahnbauten Anwendung:

a. Die Vorschriften, welche im allgemeinen zur ordnungsmäßigen Ausführung der Bauten[92a]) und zur Verhütung von Schäden und Unfällen beim Bau in Reichs- und Landesgesetzen, Baupolizeiordnungen ꝛc. ergangen sind, vornehmlich behufs Einfriedigung von Bodenöffnungen, Brunnen, Teichen und anderen Wasserbehältern, bei Anlegung von Senkbrunnen, Abtragung von Bodenerhöhungen, Sandbergen, Sprengung von Gestein, Herstellung von Sand-, Lehm- und Kiesgruben, Bearbeitung von Kalk- und Steinbrüchen u. a. m.[93]) Hierzu treten noch die aus gleichem Grunde gegebenen besonderen baupolizeilichen Bestimmungen des Bahnpolizei - Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 30. November 1885 (E.-V.-Bl. 1886 S. 11 f.), der Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 (E.-V.-Bl. 1878 S. 192)[93a]) und die Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands vom 30. November 1885 (E.-V.-Bl. 1886 S. 42 f.).

b. Die Vorschriften zur Verhütung der Feuers- und Explosionsgefahr, und zwar sowohl die allgemeinen, welche — abgesehen von reichs- und landesgesetzlichen Normen — in den Feuerpolizeiordnungen ꝛc. der Städte und des platten Landes[94]) und

---

[92a]) Dahin gehören die baupolizeilichen Vorschriften, betreffend Verhütung der Verunstaltung und Verunzierung, sowie der Verengung der Straßen und öffentlichen Plätze, Anlagen an der Straßenfront der Gebäude, Benutzung des Bürgersteigs und Verpflichtung der Straßenregulirung, sowie zur Instandhaltung bestehender Gebäude, ferner über den Auseinanderbau und die Entfernung der Gebäude auf dem platten Lande: s. v. Rönne, Baupolizei, S. 649—670, 772—778; Dernburg I. § 219 S. 525 f.; Jäschke, Baupolizei, S. 4—6, S. 15—19, S. 33—37; Förster-Eccius II. § 171 S. 188.

[93]) v. Rönne a. a. O. S. 757—764, 858—862; Hue de Grais § 279 Anm. 20, 21; Jäschke S. 7. Vgl. auch R.-Gew.-Ord. § 120 Abs. 3, 147 und R.-Str.-Ges.-B. §§ 330, 367 Nr. 13, 14, § 368 Nr. 4. Zander, Die Baugesf. f. d. Preuß. Staat, 1881; Grein S. 31 f. Verord. vom 17. Juli 1846, G.-S. S. 399, und Ges. vom 1. August 1883 § 143, G.-S. S. 237.

[93a]) s. hierüber Abschn. VII.

[94]) v. Rönne S. 670—672, ferner über die Abschaffung feuergefährlicher Bedachungen S. 716—734. Jäschke S. 19—21, Anlage von Dachrinnen. von Rönne S. 734. Jäschke S. 21, 22 über den Bau von Schornsteinen und Oefen und die Anlegung von Blitzableitern. v. Rönne S. 736—757. Jäschke S. 22—30, S. 16. Im Anschluß hieran ist noch eine ergänzende Anweisung, betreffend die Vorkehrungen zur Sicherstellung fiskalischer Gebäude gegen Feuersgefahr vom 21. August 1884 ergangen (s. Erl. des Min. der öffentl. Arb. v. 6. Oktober 1884, E.-V.-Bl. S. 374—378), ferner d. Erl. vom 4. Dezember 1882, III. 18108, II.

in den Bestimmungen in Bezug auf feuergefährliche Gewerbsanlagen[95]) enthalten sind, wie auch die besonderen, in den oben sub a S. 503 bezeichneten eisenbahnbaupolizeilichen Normen niedergelegten.[96])

16925, betreffend die feuersichere Einbringung der hölzernen Konstruktionstheile beim Neubau von Gebäuden. S. auch Str.-Ges.-B. § 367 Nr. 5 und Hue de Grais § 243, 244 S. 275, 276 und § 280 S. 304 und Anm. 26.

[95]) v. Rönne S. 672—716. Jäschke S. 67—82. Bochmann, Baupolizei, S. 81—95. Insbesondere finden auch die allgemeinen Bestimmungen über die Errichtung oder Veränderung von stationären Dampfkesselanlagen: § 24 R.-G.-O. u. Anw. zu derselben, Nr. 49—51, die Bekanntmachung des Bundesraths, betreffend allgemeine polizeiliche Bestimmungen über die Anlegung von Dampfkesseln, vom 29. Mai 1871, R.-G.-Bl. S. 122 und das Gesetz, betreffend den Betrieb der Dampfkessel, vom 3. Mai 1872, G.-S. S. 515, und Regulativ über die Revision der im Betriebe befindlichen Dampfkessel vom 24. Juni 1872 (Min.-Bl. d. i. V. S. 182), sowohl materiell, als formell, d. h. auch in Bezug auf das Konzessionsverfahren und die Kompetenz der zuständigen Behörden auf die stationären Dampfkesselanlagen der Eisenbahnen (Werkstätten, Wasserpumpen, Gasanstalten rc.) Anwendung. (Dies wird durch § 6 der R.-Gew.-Ord. nicht ausgeschlossen. Vgl. auch arg. e. contr. § 19 der vorstehenden Bekanntmachung des Bundesraths vom 29. Mai 1871.) Nur die vor der Inbetriebnahme von Dampfkesseln vorzunehmende Untersuchung darüber, ob die Ausführung der Anlage den Bedingungen der ertheilten Genehmigung entspricht, sowie die periodische Revision erfolgt durch die betreffenden technischen Beamten der Eisenbahnverwaltung. Auch bedarf es bezüglich der von diesen Beamten vorgenommenen Revisionen der durch Nr. 12 des Regulativs vom 24. Juni 1872 vorgeschriebenen Anzeigen an die zuständige Bezirksregierung nicht (Erl. des Min. des Innern vom 8. September 1872, Min.-Bl. 1872 S. 229, 10. November 1875, Min.-Bl. S. 285 und vom 5. November 1878, Min.-Bl. 1879 S. 39). S. noch über die Bewachung der Dampfkessel in den Eisenbahnwerkstätten d. Erl. des Min. der öffentl. Arb. vom 18. November 1881, II. 14146.

Ebenso sind andere accessorische Anlagen der Eisenbahnen, wie z. B. Gasbereitungs- und Gasbewahrungsanstalten, Anlagen zur Bereitung von Koaks, zum Imprägniren von Holz mit erhitzten Theerölen den allgemeinen polizeilichen Bestimmungen in materieller und formeller Beziehung unterworfen (§§ 16, 23, 24 f., 49 f. R.-Gew.-Ord. — Anweis. z. Ausf. der Gew.-Ord. vom 4. September 1869 Ziff. 28—48. Zuständ.-Ges. vom 1. August 1883, § 109—113, Bekanntmachung des Bundesraths v. 26. Juli 1881 R.-G.-Bl. S. 251 und des Reichskanzlers vom 31. Januar 1882, R.-G.-Bl. S. 10).

[96]) Hierher gehören vornehmlich auch die Spezialbestimmungen über die Konstruktion, Revision und Inbetriebnahme der Eisenbahn-Lokomotiven (vgl. § 19 der vorstehend Anm. 95 alleg. Bekanntmachung des Bundesraths vom 29. Mai 1871) und die zur Prüfung, Revision und Inbetriebnahme zuständigen Behörden. Was die Zuständigkeit anlangt, so erfolgt die Prüfung der Dampfkessel auf den für den Gebrauch der Eisenbahnen bestimmten Locomotiven ausschließlich durch die dazu bezeichneten Beamten der Eisenbahnverwaltung und nach den dafür gegebenen besonderen Bestimmungen (Anw. d. Gew.-Ord. Nr. 6 Abth. 6). Bei den dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen sind zur Prüfung der Lokomotiven, soweit dieselben einer Staatsbahnverwaltung gehören, die betreffenden Königl. Eisenbahnbehörden bezw. die technischen Beamten derselben, soweit die Lokomotiven einer Privatbahnverwaltung gehören, die Königl. Eisenbahnkommissariate bezw. die technischen Kommissarien derselben berufen. Vgl. § 72 Bahnpol.-Regl. f. d. Eisenb. Deutschlands, bezw. § 53 der Bahnord. f. d. Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung und Erl. des Min. f. Hand. rc. vom 8. Januar 1849 II. 2754, Min.-Bl. d. i. V. 1849 S. 25 u. v. 29. Oktbr. 1874, Min.-Bl. d. i. V. S. 264.) Ueber die Zuständigkeit zur Prüfung für diejenigen Lokomotiven, welche nicht dem

c. Die Vorschriften zur Verhütung der Wassersgefahr. Von diesen kommen einerseits in Betracht die allgemeinen: 1. über Hemmung, Einschränkung, Veränderung oder Störung öffentlicher oder Privatflüsse[97]); 2. über Wasserleitungen und andere Wasserbauten an öffentlichen Orten und Flüssen[98]); 3. über Anlegung und Unterhaltung von Brückenbauten[99]); 4. über Deichanlagen oder ähnliche Erhöhungen der Erdoberfläche, welche die Ausbreitung der zeitweise aus ihren Ufern tretenden Gewässer beschränken,[100]) sodann aber auch andererseits die besonderen, in den sub a S. 503 bezeichneten eisenbahnbaupolizeilichen Normen enthaltenen.[101])

d. Die Vorschriften zur Verhütung von Verkehrsgefahren; auch hier nicht nur die allgemeinen: 1. über Anlegung, Unterhaltung und Benutzung öffentlicher und privater Wege;[102]) 2. über Beschädigung, Verlegung, Veränderung oder Zerstörung öffent-

---

öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen angehören, s. Erl. des Min. f. Hand. vom 30. April 1877, Jäschke, S. 98, 99 und Erl. vom 28. Februar 1888, E.-V.-Bl. S. 70.

In Betreff der Vorschriften über die technisch-polizeiliche Prüfung der Lokomotiven vor der Inbetriebnahme und über die periodischen Revisionen derselben s. noch §§ 8, 9 und 52 des Bahnpol.-Reglem. bezw. § 10, 11 u. 36 der Bahnord. f. d. Eisenbahnen unterg. Bedeutung, s. Abschn. VII.

[97]) A. L.-R. II. 15 § 61. A. K.-O. vom 24. Februar 1816, G.-S. S. 108. Gesetz über die Benutzung der Privatflüsse vom 28. Februar 1843, G.-S. S. 41, und Gesetz vom 22. Januar 1846, G.-S. S. 26. Cirk.-Erl. der Min. der öffentl. Arb. und für Landwirthsch. vom 10. März 1881 und Erlaß des Min. der öffentl. Arb. vom 19. Mai 1881, E.-V.-Bl. 1881 S. 199. Jäschke S. 31. Dernburg I. §§ 251 f. S. 615 f.

[98]) A. L.-R. I. 8 § 96, 97, II. 15 § 46, 52, 62. Gesetz vom 28. Februar 1843, G.-S. S. 41, und 22. Januar 1846, G.-S. S. 26. Jäschke S. 31, 104 f. Erl. vom 29. März 1871, Min.-Bl. d. i. V. S. 195 und 20. Juni 1880 eod. S. 177 f. Förster-Eccius II. § 171 S. 188.

[99]) A. L.-R. I. 8 § 53, 97, 109, 116, II. 15 § 54. Erk. d. Ger.-H. z. Entsch. d. Kompet.-Konfl. vom 10. Januar 1863, Just.-Min.-Bl. S. 161. Jäschke S. 32, 33. Entsch. d. O.-V.-G. vom 22. September 1883, Bd. 10 S. 174.

[100]) Gesetz über das Deichwesen vom 28. Januar 1848, G.-S. S. 54. Dernburg I. § 217 S. 519. Förster-Eccius II. § 171 S. 187. Jäschke S. 33. Erl. vom 14. September 1882, betreffend Maßregeln zur Verhütung der durch plötzliche Wasseransammlungen entstehenden Gefahren für den Eisenbahnbetrieb (E.-V.-Bl. 1882 S. 299, 300).

[101]) s. oben S. 503, z. B. §§ 2 u. 4 der Normen f. d. Konstruktion zc.

[102]) Oeffentliche Wege und zwar Land- und Heerstraßen A. L.-R. II. 15 Abschn. I (§§ 1—24) und v. Rönne, Wegepolizei und Wegerecht, S. 207 f., 396 f., 409 f., 447 f., 643 f., s. Ackermann S. 4, 7—24. Dernburg I. § 257 S. 628 f. Gemeindewege A. L.-R. II. 7 § 37 Nr. 1 § 38—43. Privatwege A. L.-R. I. 22 §§ 63—79, vgl. auch Wege-Grundgerechtigkeiten I. 22 §§ 13, 14, 30—35. Code civ. art. 538, 639, 652, 690 ff. — s. Spezialgesetze über den Bau und die Unterhaltung der Kunststraßen v. Rönne S. 207—221, ferner die Provinzial-Wegegesetze und Wegeordnungen v. Rönne S. 507—642.

licher oder privater Wege[103]); 3. über Anlegung, Unterhaltung und Beschädigung von Einfriedigungen, Gräben, Schlagbäumen ꝛc.[104]), sondern auch die besonderen, welche in den sub a S. 503 aufgeführten eisenbahnbaupolizeilichen Normen Ausdruck gefunden haben.[105])

Besonders hervorzuheben sind hier noch die Bestimmungen über die Benutzung und den Betrieb der Bau- oder Arbeitszüge.[106]) Eine Besonderheit des Eisenbahnbaus ist die Benutzung von Bau- oder Arbeitszügen für Zwecke des Baus. Um einerseits die Heranschaffung von Baumaterialien nach den Baustellen, andererseits die Fortschaffung des überflüssigen Bodens, Gesteins ꝛc. von den Baustellen zu erleichtern, werden auf den Baustrecken, insoweit dieselben bereits zur Tragung von Schienengeleisen und Zügen geeignet sind, in der Regel Transportzüge in Betrieb gesetzt, bevor die betreffenden Strecken dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Dieser Baubetrieb darf nur mit Genehmigung der zuständigen Landespolizeibehörde und unter den von ihr für den einzelnen Fall ertheilten Sicherheitsvorschriften stattfinden.[107]) Allgemeine und einheitliche Vorschriften hierüber fehlen. Zwar unterliegt es keinem Bedenken, für derartige Bahnstrecken provisorisch im Wege der Polizeiverordnung die Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 einzuführen.[108]) Indeß die Einführung dieser Bahnordnung setzt voraus, daß

---

[103]) R.-Str.-Ges.-B. §§ 305, 368, 370. Feld- und Forstpolizeigesetz vom 1. April 1880 (G.-S. S. 230) §§ 9, 10, 18, 24, 30, s. v. Rönne S. 329 ff., 460 f.

[104]) §§ 149 f. I. 8 A.-L.-R. 185 f. a. a. O. v. Rönne S. 463 f., 470 f.

[105]) s. oben S. 503, z. B. §§ 2—4, §§ 56—60. Bahnpol.-Regl. §§ 7, 44. Bahnordnung für Bahnen untergeordneter Bedeutung, § 13, Normen f. d. Konstruktion ꝛc. Vgl. auch Erl. d. Min. d. öffentl. Arb. vom 2. April 1880 IV. 1569, III. 5823, II. 2963, betr. Aenderung von Provinzialstraßen in Folge von Eisenbahnbauten, und vom 8. März 1881, E.-V.-Bl. S. 119, betr. die Mitbenutzung öffentlicher Wege zur Anlage von Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung.

[106]) s. § 36 Bahnpol.-Regl., betrifft nur Arbeitszüge nach der Verkehrseröffnung.

[107]) Im Wege der Polizeiverordnung §§ 137, 138 ff., Ges. über die allgem. Land.-Verw. v. 30. Juli 1883, G.-S. S. 195 f., §§ 6, 12, Ges. über d. Polizeiverwaltung vom 11. März 1850, G.-S. S. 265. Doch erfolgt die Prüfung, Revision und Genehmigung zur Inbetriebnahme von Lokomotiven, welche für den Transport von Erde und sonstigem Baumaterial auf provisorischen oder doch noch nicht dem öffentlichen Verkehre dienenden Schienenwegen verwendet werden sollen, durch die Eisenbahnaufsichtsbehörde, wenn es sich um den Bau einer der Aufsicht derselben unterliegenden Eisenbahn handelt, im Uebrigen durch die zuständige Bergbehörde bezw. die nach allgemeinen Vorschriften zuständige Behörde (Erl. d. Min. für Handel ꝛc. vom 30. April 1877, s. Jäschke S. 98, 99).

[108]) Nach Maßgabe der Erlasse d. Min. für Handel ꝛc. vom 16. November 1878, E.-V.-Bl. S. 266 und d. Min. d. öffentl. Arb. vom 3. November 1884, E.-V.-Bl. S. 409.

sich die mit Arbeitszügen zu befahrende Baustrecke bereits in demselben baulichen Zustande befindet und mit den nämlichen Betriebs-Einrichtungen und Sicherheits-Vorkehrungen ausgerüstet ist, wie dem öffentlichen Verkehre zu übergebende Bahnen untergeordneter Bedeutung. Da dies aber in der Regel noch nicht der Fall und ein bezügliches Verlangen der Landespolizeibehörde den Vortheil der provisorischen Benutzung der Baustrecke zum Arbeitszugbetrieb illusorisch machen würde, so ist die Einführung der Bahnordnung zumeist nicht angängig, vielmehr der Erlaß spezieller Polizeiverordnungen erforderlich.[109])

IV. Die Baubeschränkungen.

Die Maßregeln der Eisenbahnbaupolizei erstrecken sich endlich auch auf die Beschränkung der Bauten zur Verhütung gefahrbringender Kollisionen im öffentlichen Interesse und zum Schutze gegen allgemeine Gefahren[110]) und zwar erstreckt sich die Beschränkung einerseits auf die Eisenbahnbauten selbst, andererseits auf die Bauten und Anlagen der Eisenbahn-Adjacenten.

A. Beschränkung der Eisenbahnbauten.

Auf die Bauten der Eisenbahnen finden hiernach mit der bereits oben S. 502 f. hervorgehobenen Maßgabe folgende Vorschriften Anwendung:

a. Die Vorschriften zur Verhütung der Verengung und Verunstaltung von Straßen und öffentlichen Plätzen.

Dahin gehören sowohl die allgemeinen Bestimmungen[111]) über die Anlagen an der Straßenfront der Gebäude, die Benutzung und Unterhaltung des Bürgersteigs und die Verpflichtung zur Straßenregulirung, wie auch die besonderen gesetzlichen Normen, betreffend die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten

---

109) De lege ferenda möchte sich eine einheitliche Normirung derartiger Polizeiverordnungen für Neubaustrecken mit Arbeitszugbetrieb in analoger Weise, wie für die Errichtung von Gebäuden und die Lagerung von Materialien in der Nähe von Eisenbahnen (s. Anm. 158) sehr empfehlen, da es bedenklich ist, diese Sicherheitsvorschriften, je nach dem Ermessen der zuständigen Landespolizeibehörden, verschieden zu gestalten (insbesondere wenn die Strecke in die Bezirke mehrerer Landespolizeibehörden fällt).

110) Vgl. oben S. 474, §§ 29 f., §§ 33 f. I. 8 A. L.-R. Grein S. 17, 19—21, 25 f. Müller S. 46. Bochmann S. 26. v. Rönne, Baupolizei, S. 615 f. 787 f.

111) A. L.-R. §§ 36, 66 f. u. 76—82, I. 8. v. Rönne, Baupolizei, S. 772 bis 778. Jäschke S. 15—19. Grein S. 25—31. Hue de Grais § 280. Dernburg I. § 218 S. 523. Förster-Eccius II. § 171 S. 188.

und ländlichen Ortschaften.[112]) Nach Maßgabe dieser Normen sind die Straßen- und Baufluchtlinien grundsätzlich vom Gemeindevorstande im Einverständniß mit der Gemeinde, bezüglich deren Vertretung, dem öffentlichen Bedürfnisse entsprechend unter Zustimmung der Ortspolizeibehörde festzusetzen.[113]) Jede Festsetzung von Fluchtlinien muß eine genaue Bezeichnung der davon betroffenen Grundstücke und Grundstückstheile und eine Bestimmung der Höhenlage, sowie der beabsichtigten Entwässerung der betreffenden Straßen und Plätze enthalten.[114])

---

[112]) Gesetz v. 2. Juli 1875, G.-S. S. 561. Erl. d. Min. f. Handel ꝛc. vom 28. Mai 1876, Min.-Bl. d. i. V. S. 131 ff., betreffend Vorschriften für die Aufstellung von Fluchtlinien und Bebauungsplänen. Vgl. hierzu Friedrichs Kommentar Berlin 1882. Dernburg I § 218 S. 523 f. Förster-Eccius II § 171 S. 188. Jäschke, Baupolizei S. 39—51. Bochmann S. 36—64. Endemann, R. d. Eisenb., § 70 S. 344. Hue de Grais § 280 S. 304, s. über d. Verhältniß z. Ent.-Ges. v. 10. Juni 1874. Erk. d. Reichsger. vom 24. Juni 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 229.

[113]) § 1 Abs. 1 l. c. Friedrichs S. 10—13. Bochmann S. 37. Jäschke S. 39. Entsch. d. O.-V.-G. Bd. 1 S. 260, Bd. 2 S. 362, Bd. 5 S. 376, Bd. 7 S. 213, Bd. 8 S. 298, 319 f. Die Zustimmung der Ortspolizeibehörde darf nur versagt werden, wenn die von derselben wahrzunehmenden polizeilichen Rücksichten die Versagung fordern. Will sich der Gemeinde-Vorstand bei der Versagung nicht beruhigen, so beschließt auf sein Ansuchen der Kreisausschuß. Derselbe beschließt auf Ansuchen der Ortspolizeibehörde über die Bedürfnißfrage, wenn der Gemeinde-Vorstand die von der Ortspolizeibehörde verlangte Festsetzung ablehnt. (§ 5.) Friedrichs S. 20. 21. Bochmann S. 40. Jäschke S. 40. 41. Denn die Ortspolizeibehörde kann die Festsetzung von Fluchtlinien verlangen, wenn die von ihr wahrzunehmenden polizeilichen Rücksichten die Festsetzung fordern. Zu einer Straße im Sinne dieses Gesetzes gehört der Straßendamm und der Bürgersteig. Die Straßenfluchtlinien bilden regelmäßig zugleich die Baufluchtlinien, das heißt die Grenzen, über welche hinaus die Bebauung ausgeschlossen ist. Aus besonderen Gründen kann aber eine von der Straßenfluchtlinie verschiedene, jedoch in der Regel höchstens 3 Meter von dieser zurückweichende Baufluchtlinie festgesetzt werden. (§ 1 Abs. 2—4.) Friedrichs S. 13—16. Bochmann S. 37. 38. Jäschke S. 39. 40. Entsch. d. O.-V.-G. Bd. 2 S. 362, Bd. 14 S. 272. Die Feststellung von Fluchtlinien kann für einzelne Straßen oder Straßentheile oder nach dem voraussichtlichen Bedürfnisse der näheren Zukunft durch Aufstellung von Bebauungsplänen für größere Grundflächen erfolgen. Handelt es sich in Folge von umfassenden Zerstörungen durch Brand oder andere Ereignisse um die Wiederbebauung ganzer Ortstheile, so ist die Gemeinde verpflichtet, schleunigst darüber zu beschließen, ob und inwiefern für den betreffenden Ortstheil ein neuer Bebauungsplan aufzustellen ist und eintretendenfalls die unverzügliche Feststellung des neuen Bebauungsplanes zu bewirken. (§ 2.) Friedrichs S. 16 — 18. Bochmann S. 39. Jäschke S. 40. Entsch. d. O.-V.-G. Bd. 10 S. 310, Bd. 14 S. 384. Bei Festsetzung der Fluchtlinien ist auf Förderung des Verkehrs, der Feuersicherheit und der öffentlichen Gesundheit Bedacht zu nehmen, auch darauf zu halten, daß eine Verunstaltung der Straßen und Plätze nicht eintritt. Es ist deshalb für die Herstellung einer genügenden Breite der Straßen und einer guten Verbindung der neuen Bauanlagen mit den bereits bestehenden Sorge zu tragen. (§ 3.) Friedrichs S. 18. 19. Jäschke S. 40.

[114]) § 4 l. c. Friedrichs S. 19. 20. Bochmann S. 40. Jäschke S. 40.

Nach erfolgter Zustimmung der Ortspolizeibehörde bezüglich des Kreisausschusses hat der Gemeindevorstand den Plan zu Jedermanns Einsicht offen zu legen. Wie letzteres geschehen soll, wird in der ortsüblichen Art mit dem Bemerken bekannt gemacht, daß Einwendungen gegen den Plan innerhalb einer bestimmt zu bezeichnenden präklusivischen Frist von mindestens vier Wochen bei dem Gemeindevorstande anzubringen sind. Handelt es sich um Festsetzungen, welche nur einzelne Grundstücke betreffen, so genügt statt der Offenlegung und Bekanntmachung eine Mittheilung an die betheiligten Grundeigenthümer.[115]) Ueber die erhobenen Einwendungen beschließt der Kreisausschuß.[115a]) Sind Einwendungen nicht erhoben oder ist über dieselben endgültig beschlossen, so hat der Gemeindevorstand den Plan förmlich festzustellen, zu Jedermanns Einsicht offen zu legen und, wie dies geschehen soll, ortsüblich bekannt zu machen.[116]) Jede Festsetzung von Fluchtlinien kann nur nach Maßgabe dieser Bestimmungen aufgehoben oder abgeändert werden.[117])

Mit dem Tage, an welchem die Planoffenlegung beginnt, tritt die Beschränkung des Grundeigenthümers, daß Neubauten, Um- und Ausbauten über die Fluchtlinie hinaus versagt werden können, end-

---

[115]) § 7 l. c. Da die Frist präklusivisch ist, so sind spätere Einwendungen nicht mehr zu berücksichtigen. Friedrichs S. 23—25. Bochmann S. 40. Jäschke S. 41.

[115a]) § 8 Satz 1 — soweit dieselben nicht durch Verhandlung zwischen dem Gemeindevorstande und den Beschwerdeführern zur Erledigung gekommen. Friedrichs S. 26 f. Der Rechtsweg gegen die Festsetzung der Fluchtlinie ist ausgeschlossen. Erk. d. Komp.-Ger.-H. v. 8. Jan. 1876, Min.-Bl. d. i. V. S. 78. Gegen die Beschlüsse des Kreisausschusses steht dem Betheiligten in den Fällen der §§ 5, 8, 9 die Beschwerde bei dem Bezirksausschusse innerhalb einer Präklusivfrist von zwei Wochen zu. (L.-V.-G. § 51.) In den Fällen, in denen es sich um Wiederbebauung ganzer durch Brand oder andere Ereignisse zerstörter Ortstheile handelt, tritt an die Stelle dieser Präklusivfrist eine solche von zwei Wochen. (L.-V.-G. § 51.) §§ 17 und 18 sind aufgehoben durch § 146 des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883. Die Wahrnehmung der dem Kreisausschusse beigelegten Funktionen liegt für den Stadtkreis Berlin dem Minister der öffentlichen Arbeiten, für die übrigen Stadtkreise, sowie für die zu einem Landkreise gehörigen Städte mit mehr als 10000 Einwohner dem Bezirks-Ausschusse ob. (§ 146 l. c. Bochmann S. 41. Jäschke S. 44. 45.)

[116]) § 8 Satz 2. Friedrichs S. 28. 29. Jäschke S. 41. Sind bei Festsetzung von Fluchtlinien mehrere Ortschaften betheiligt, so hat eine Verhandlung darüber zwischen den betreffenden Gemeindevorständen stattzufinden. Ueber die Punkte, hinsichtlich deren eine Einigung nicht zu erzielen ist, beschließt der Kreis-Ausschuß. (§ 9.) Friedrichs S. 29. 30. Jäschke S. 42. Ueber die Beschwerde gegen den Beschluß des Kreisausschusses s. Anm. 115a.

[117]) § 10 Abs. 1 l. c. s. jedoch in Betreff des Verhältnisses des § 10 zu dem Eisenb.-Ges. v. 3. Novbr. 1838 unten S. 513. Zur Festsetzung neuer oder Abänderung schon bestehender Bebauungspläne in den Städten Berlin, Potsdam, Charlottenburg und deren nächster Umgebung bedarf es Königl. Genehmigung. § 10 Abs. 2. Jäschke S. 42. Friedrichs S. 30—32.

gültig ein.[118]) Gleichzeitig erhält die Gemeinde das Recht, die durch die festgesetzten Straßenfluchtlinien für Straßen und Plätze bestimmte Grundfläche dem Eigenthümer zu entziehen,[119]) wie andererseits demselben in den gesetzlich vorgesehenen Fällen Entschädigung gewährt werden muß. Die Entschädigung kann wegen Entziehung oder Beschränkung des von der Festsetzung neuer Fluchtlinien betroffenen Grundeigenthums nur in folgenden Fällen gefordert werden: 1. wenn die zu Straßen und Plätzen bestimmten Grundflächen auf Verlangen der Gemeinde für den öffentlichen Verkehr abgetreten werden; 2. wenn die Straßen- oder Baufluchtlinie vorhandene Gebäude trifft und das Grundstück bis zur neuen Fluchtlinie von Gebäuden freigelegt wird; 3. wenn die Straßenfluchtlinie einer neu anzulegenden Straße ein unbebautes, aber zur Bebauung geeignetes Grundstück trifft, welches zur Zeit der Feststellung dieser Fluchtlinie an einer bereits bestehenden und für den öffentlichen Verkehr und den Anbau fertig gestellten andern Straße belegen ist, und die Bebauung in der Fluchtlinie der neuen Straße erfolgt.[119a])

---

[118]) § 11 Satz 1 l. c. Vgl. Jäschke S. 42. Friedrichs S. 32 f. Bochmann S. 42—48. Entsch. d. O.-V.-G. Bd. 2 S. 362, Bd. 3 S. 281, Bd. 5 S. 376, Bd. 6 S. 325, Bd. 7 S. 321. 327, Bd. 8 S. 294. 303. 319. 323 f., Bd. 10 S. 298. 309. Preuß. Verw.-Bl. Bd. 5 S. 168, Bd. 6 S. 6 f., S. 77.

[119]) § 11 Satz 2 l. c. Friedrichs S. 32 f. s. Anm. 118.

[119a]) § 13 Abs. 1. Die Entschädigung wird in allen Fällen wegen der zu Straßen und Plätzen bestimmten Grundfläche für Entziehung des Grundeigenthums gewährt. Außerdem wird in denjenigen Fällen, in welchen es sich um eine Beschränkung des Grundeigenthums in Folge der Festsetzung einer von der Straßenfluchtlinie verschiedenen Baufluchtlinie handelt, für die Beschränkung des bebaut gewesenen Theiles des Grundeigenthums (§ 12 des Gesetzes über Enteignung von Grundeigenthum vom 11. Juni 1874) Entschädigung gewährt. In allen obengedachten Fällen kann der Eigenthümer die Uebernahme des ganzen Grundstücks verlangen, wenn dasselbe durch die Fluchtlinie entweder ganz oder soweit in Anspruch genommen wird, daß das Restgrundstück nach den baupolizeilichen Vorschriften des Ortes nicht mehr zur Bebauung geeignet ist. Bei den Vorschriften dieses Paragraphen ist unter der Bezeichnung Grundstück jeder im Zusammenhange stehende Grundbesitz des nämlichen Eigenthümers begriffen. (§ 13 Abs. 2—4.) Für die Feststellung der zu gewährenden Entschädigungen und die Vollziehung der Enteignung kommen die §§ 24 ff. des Gesetzes über Enteignung von Grundeigenthum vom 11. Juni 1874 zur Anwendung. Streitigkeiten über Fälligkeit des Anspruchs auf Entschädigung gehören zur gerichtlichen Entscheidung. Die Entschädigungen sind, soweit nicht ein aus besonderen Rechtstiteln Verpflichteter dafür aufzukommen hat, von der Gemeinde aufzubringen, innerhalb deren Bezirk das betreffende Grundstück belegen ist. (§ 14.) Friedrichs S. 51—55. Dernburg I § 218 S. 524. Hue de Grais S. 304. Bochmann S. 54. 55. Jäschke S. 42 bis 44. Entsch. d. O.-V.-G. Bd. 1 S. 171, Bd. 2 S. 279. Erk. d. Ob.-Trib. Entsch. Bd. 80 S. 34. Entsch. d. Reichsger. v. 15. Jan. 1880 Bd. 1 S. 171, 24. Juni 1880 Bd. 2 S. 279, 23. Sept. u. 14. Okt. 1882. Reichsanz. Nr. 252. Pr. Verw.-Bl. Bd. 4 S. 95. Entsch. d. Reichsger. Bd. 5 S. 214, Bd. 6 S. 295, Bd. 7 S. 273. 312, Bd. 8 S. 238, Bd. 10 S. 271.

Handelt es sich um Bauten, Anlagen oder Grundflächen der Eisenbahnen, welche nicht zu dem ministeriell genehmigten Projekt gehören, z. B. accessorische Anlagen, wie Gasanstalten, Werkstätten, Magazine, so sind die Eisenbahnen in Betreff der Feststellung des Fluchtlinienplanes, der Baubeschränkungen und Entschädigungsansprüche lediglich diesen gesetzlichen Normen unterworfen. Insoweit aber der Fluchtlinienplan die projektmäßigen Eisenbahnbauten oder Bahnhöfe betrifft, hat die Ortspolizeibehörde dafür zu sorgen, daß den betheiligten Behörden rechtzeitig zur Wahrung ihrer Interessen Gelegen-

---

Außerdem kann durch Ortsstatut festgestellt werden: 1) daß an Straßen oder Straßentheilen, welche noch nicht gemäß der baupolizeilichen Bestimmungen des Orts für den öffentlichen Verkehr und den Anbau fertig hergestellt sind, Wohngebäude, die nach diesen Straßen einen Ausgang haben, nicht errichtet werden dürfen. Das Ortsstatut hat die näheren Bestimmungen innerhalb der Grenze vorstehender Vorschrift festzusetzen und bedarf der Bestätigung des Bezirks-Ausschusses (§ 28 Landesverw.-Ges. vom 30. Juli 1883). Gegen den Beschluß des Bezirks-Ausschusses ist innerhalb einer Präklusivfrist von zwei Wochen (§ 51 a. a. O.) die Beschwerde bei dem Provinzialrathe zulässig. Nach erfolgter Bestätigung ist das Statut in ortsüblicher Weise bekannt zu machen. (§ 12.) Friedrichs S. 42—49. Bochmann S. 48—54. Hue de Grais S. 304. Dernburg S. 524. Entsch. d. O.-V.-G. Bd. 2 S. 362, Bd. 3 S. 286. 304. 318, Bd. 4 S. 369, Bd. 5 S. 285. 341. 391, Bd. 8 S. 316. 342. 348, Bd. 9 S. 315. 319, Bd. 10 S. 310. Entsch. d. Reichsger. Bd. 6 S. 295; 2) daß bei der Anlegung einer neuen oder bei der Verlängerung einer schon bestehenden Straße, wenn solche zur Bebauung bestimmt ist, sowie bei dem Anbau an schon vorhandenen, bisher unbebauten Straßen und Straßentheilen von dem Unternehmer der neuen Anlage oder von den angrenzenden Eigenthümern — von letztern, sobald sie Gebäude an der neuen Straße errichten (s. O.-V.-G. Bd. 3 S. 292 f., Bd. 12 S. 126 u. Reichsger. v. 30. Okt. 1882, Pr. Verw.-Bl. Bd. 5 S. 59 f.) — die Freilegung, erste Einrichtung, Entwässerung und Beleuchtungsvorrichtung der Straße in der dem Bedürfnisse entsprechenden Weise beschafft, sowie deren zeitweise, höchstens jedoch fünfjährige Unterhaltung beziehungsweise ein verhältnißmäßiger Beitrag oder der Ersatz der zu allen diesen Maßnahmen erforderlichen Kosten geleistet werde. (Reichsger. v. 8. Juli 1886. Jur. Wochenschr. 1886 S. 309. O.-V.-G. v. 6. Dezbr. 1878. Entsch. Bd. 4 S. 368. 12. April 1886 Bd. 13 S. 161. 27. Mai 1887 Bd. 15 S. 147.) Zu diesen Verpflichtungen können die angrenzenden Eigenthümer nicht für mehr als die Hälfte der Straßenbreite und, wenn die Straße breiter als 26 Meter ist, nicht für mehr als 13 Meter der Straßenbreite herangezogen werden. Bei Berechnung der Kosten sind die Kosten der gesammten Straßenanlage und beziehungsweise deren Unterhaltung zusammenzurechnen und den Eigenthümern nach Verhältniß der Länge ihrer, die Straße berührenden Grenze zur Last zu legen. Das Ortsstatut hat die näheren Bestimmungen innerhalb der Grenze vorstehender Vorschrift festzusetzen. Bezüglich seiner Bestätigung, Anfechtbarkeit und Bekanntmachung gelten die im § 12 gegebenen Vorschriften. Für die Haupt- und Residenzstadt Berlin (Reichsger. v. 14. Jan. 1882, Entsch. Bd. 6 S. 295, 29. Mai 1886. Pr. Verw.-Bl. S. 352. O.-V.-G. 18. März 1880. Entsch. Bd. 6 S. 212) bewendet es bis zu dem Zustandekommen eines solchen Statuts bei den Bestimmungen des Regulativs vom 31. Dezember 1838. (§ 15.) Die Bestätigung dieser Ortsstatuten (Nr. 1 und 2) erfolgt für den Stadtkreis Berlin durch den Minister des Innern. (§ 146 Zuständ.-Ges. v. 1. Aug. 1883.) Friedrichs S. 56—60. Bochmann S. 54. 55—57. Hue de Grais S. 304. Entsch. d. O.-V.-G. Bd. 12 S. 126, Bd. 13 S. 161.

heit gegeben wird.[120]) Kommt es hierbei zu keiner Verständigung, so können ebenso wenig wie bei einer etwaigen späteren Kollision des bereits festgesetzten Fluchtlinienplanes mit den vom Minister der öffentlichen Arbeiten festzusetzenden Eisenbahnprojekten die Eisenbahnbehörden

---

[120]) § 6 l. c. Jäschke S. 40. 41 u. Anm. 4. Diese Pflicht liegt der Ortspolizeibehörde, nicht dem Gemeindevorstande ob. Unter „den betheiligten Behörden" sind bei Staatseisenbahnen die Königlichen Eisenbahndirektionen und Betriebsämter, bei Privateisenbahnen deren Vorstände und das Eisenbahn-Kommissariat zu verstehen. Wann diesen Behörden Gelegenheit zur Wahrung ihrer Interessen gegeben werden soll, ist zwar durch das Wort „rechtzeitig" nicht absolut bestimmt und dem Ermessen der Ortspolizeibehörde ex bono et aequo anheimgestellt. Jedenfalls muß es aber vor der allgemeinen Offenlegung des Planes (§ 7 des Ges.) geschehen, denn sonst würde die exceptionelle Bestimmung des § 6 zu Gunsten der Eisenbahnen ꝛc. keinen Sinn haben. Das Gesetz betrachtet — wie Friedrichs S. 22 hervorhebt — es offenbar als unzweckmäßig, die betheiligten Behörden lediglich auf den Weg der Erhebung von Einwendungen (§ 7) zu verweisen, dabei mag einerseits die Rücksichtnahme auf die Stellung der Behörden, andererseits die Erwägung mitgewirkt haben, daß häufig eine zweckmäßige Entwerfung des Projekts von vornherein nur unter sorgfältiger Beachtung der durch jene Behörden wahrzunehmenden Interessen thunlich ist.

Es ist zweifelhaft geworden, ob durch die Nichtbeachtung dieser Vorschrift das Verfahren rechtsungültig wird, oder ob dieselbe nur als eine Direktive für die Ortspolizeibehörde anzusehen ist, deren Außerachtlassung das Verfahren nicht rechtsunwirksam macht. Das Ober-Verwalt.-Gericht hat in einem solchen Falle, wo sich aber die polizeilich nicht benachrichtigte Behörde an dem Verfahren gemäß § 7 ff. betheiligt hatte, die darauf erfolgte Festsetzung der Fluchtlinie für rechtswirksam erklärt. (Erk. v. 19. Jan. 1880.) In dieser Entscheidung ist aber freilich darauf Gewicht gelegt, daß die Behörde ihre Interessen, zu deren Sicherung die Benachrichtigung dienen soll, thatsächlich in ordnungsmäßiger Weise vollständig wahrgenommen hatte. Friedrichs S. 23 bemerkt hierzu: „Man habe sich doch damit zugleich mehr oder weniger für die zweite der oben hingestellten Alternativen ausgesprochen; denn wenn die Benachrichtigung nach dem Gesetze ein unbedingtes Erforderniß sei, so könne ihr Fehlen durch anderweitige Vorgänge nicht wohl ersetzt werden. Es lasse sich aber nicht verkennen, daß den betr. Behörden durch das Unterbleiben der Benachrichtigung die Wahrung ihrer Interessen thatsächlich abgeschnitten werden kann, weil sie es im Vertrauen auf die gesetzliche Bestimmung leicht versäumen mögen, ihr Augenmerk auf die Einleitung eines derartigen Verfahrens zu richten und ihre Einwendungen rechtzeitig anzubringen." — Dieser Grund und die kategorische Fassung des Gesetzes: „Die Ortspolizeibehörde hat dafür zu sorgen" sprechen dafür, daß es sich nicht um eine bloße Direktive, sondern um ein gesetzliches Gebot handelt, dessen Nichtbefolgung die Rechtsungültigkeit des Verfahrens nach sich zieht.

In Betreff der Handhabung der Bestimmung des § 6 und der bezüglichen Befugnisse der Polizeibehörden führt der Erl. des Min. d. öff. Arb. v. 15. Dezbr. 1882 resp. 31. Mai 1883 (E.-V.-Bl. 1883 S. 125) aus: Die Polizeibehörden haben, wie das Oberverwaltungsgericht in dem auf Seite 409 Band II (s. auch S. 193 Bd. III) der Entscheidungen abgedruckten Erkenntnisse zutreffend ausführt, regelmäßig nicht die Befugniß, anderen, ihnen nicht unterstellten, sondern koordinirten Staatsbehörden die Normen von Akten der Staatshoheit durch einseitige, im polizeilichen Zwangsverfahren zu vollstreckende Anordnungen vorzuschreiben. Die einzelnen Polizeibehörden haben vielmehr, soweit ihnen nicht durch Spezialgesetze besondere Befugnisse eingeräumt worden sind, die ihnen anvertrauten Interessen nur durch das Benehmen mit den sonst betheiligten Staatsbehörden, sowie durch Vorstellung und Beschwerde zu wahren. Derartige besondere Befugnisse sind

auf das Verfahren nach den allgemeinen gesetzlichen Normen des Fluchtliniengesetzes, d. h. auf die Erhebung von Einwendungen gegen den Fluchtlinienplan und auf die Planfeststellung durch den Gemeindevorstand verwiesen werden.

Weder ist es zulässig, daß bereits vorhandene Eisenbahnlinien oder projektmäßige Anlagen durch den festzusetzenden Fluchtlinienplan ohne Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten abgeändert, noch daß der Festsetzung der Eisenbahnprojekte durch denselben das Vorhandensein bereits bestehender Fluchtlinienpläne entgegengehalten wird. Das dem Minister der öffentlichen Arbeiten durch § 4 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 übertragene Recht, die Linien der zur Ausführung genehmigten Eisenbahnen in ihrer Durchführung durch alle Zwischenpunkte festzusetzen,[120a]) ist vielmehr durch das Gesetz vom 2. Juli 1875 in keiner Weise alterirt worden, und ebensowenig ist hinsichtlich der Befugniß, die durch die Eisenbahnanlage nothwendig gewordenen Anlagen an Wegen ꝛc. festzusetzen, in Betreff der nach § 14, 21 des Enteignungsgesetzes zuständigen Behörden, eine Aenderung eingetreten. Insoweit die Ausübung dieser Befugnisse die Aufhebung oder Aenderung von Straßen oder Fluchtlinien bedingt, ist das Verfügungsrecht der zur Feststellung der Straßen und Straßenfluchten berufenen Behörden, welchen bei Bestimmung der Bahnlinie eine Mitwirkung oder ein Widerspruchsrecht nicht zusteht, überhaupt ausgeschlossen, und kann der § 10 des Gesetzes vom 2. Juli 1875, wonach jede Festsetzung von Fluchtlinien nur nach Maßgabe der in diesem Gesetze gegebenen Vorschriften soll aufgehoben oder abgeändert werden können, nur insoweit Anwendung finden, als die Möglichkeit über das innerhalb der Grenzen des Weichbildes oder des

---

durch das Gesetz vom 2. Juli 1875, betreffend die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften, weder den Ortspolizeibehörden, noch auch — in höherer Instanz — den Verwaltungsbeschluß- und, wo diese noch nicht bestehen, den Landespolizeibehörden beigelegt. Jene generellen Grundsätze greifen daher auch bei den von den gedachten Behörden auf Grund des erwähnten Gesetzes wahrzunehmenden Funktionen bezw. zu treffenden Entscheidungen Platz. Auf dem in der allegirten Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts als dem einzig richtigen angeführten Wege sind daher auch alle Differenzen oder Meinungsverschiedenheiten, welche zwischen den zur Wahrnehmung ihrer Interessen auf Grund des § 6 a. a. O. berufenen bezw. analog dazu für berechtigt zu erachtenden Behörden und den das Gesetz vom 2. Juli 1875 handhabenden Ortspolizei-, Verwaltungsbeschluß- und Landespolizeibehörden entstehen, zum Austrage zu bringen, bevor die letzteren von den ihnen durch das Gesetz übertragenen Befugnissen Gebrauch machen.

[120a]) und bezw. das korrelate Enteignungsrecht des Eisenbahnunternehmers (s. arg. § 48 Abs. 2 des Feld- u. Forstpolizeiges. v. 1. April 1880 G.-S. S. 230).

Bebauungsplanes belegene Terrain zu verfügen, nicht durch eine gesetzliche Verpflichtung, anderweite, mit den Straßenanlagen kollidirende Anlagen zu dulden, beseitigt oder beschränkt wird. Doch ist es angezeigt, sowohl dem Gemeindevorstande als der Straßenbaupolizeibehörde vor der landespolizeilichen Prüfung von der beabsichtigten Anlage Kenntniß und dadurch Gelegenheit zur zeitigen Geltendmachung von Anständen oder Aenderungsvorschlägen zu geben.[121])

b. Die Vorschriften, betreffend die dauernden Beschränkungen der Benutzung des Grundeigenthums in der nächsten Umgebung der bereits vorhandenen, sowie der in Zukunft anzulegenden Befestigungen.[122])

Darnach wird behufs Feststellung dieser Beschränkungen die nächste Umgebung der Festungen in Rayons getheilt und je nach der Entfernung von der äußersten Vertheidigungslinie ab als erster, zweiter, dritter Rayon bezeichnet.[123]) Bei Neuanlagen von Befestigungen[123a]) wird die Rayonlinie von der Kommandantur abgesteckt und durch feste Marksteine bezeichnet.[123b]) Von diesem Zeitpunkte ab treten die gesetzlichen Beschränkungen in der Benutzung des Grundeigenthums in Wirksamkeit.[123c]) Unmittelbar nach der Absteckung der Rayonlinie hat die Kommandantur einen Rayonplan und ein Rayonkataster aufzustellen.[124])

Nach vorschriftsmäßiger Offenlegung derselben während 6 Wochen in dem Gemeindebezirke der betroffenen Grundstücke wird über die

---

[121]) Cirk.-Erl. des Min. f. Hand. v. 8. Mai 1876 II 6820. III 7428. V. 3808; s. auch oben Abschn. III § 16 S. 109 Anm. 56. Friedrichs S. 31. 32. Bochmann S. 41. 42.

[122]) Reichsgesetz, betreffend die Beschränkungen des Grundeigenthums in der Umgebung von Festungen. Vom 21. Dezember 1871. R.-G.-Bl. S. 459 f v. Rönne, Baupolizei, S. 796—812. Dernburg I § 217 S. 521. Förster-Eccius II § 171 S. 186. Jäschke S. 51—60. Hilse, Das Reichs-Rayon-Gesetz. Berlin 1872. Weinhagen desgl. Köln 1872. Hue de Grais S. 131 § 105.

[123]) §§ 2—7 l. c. mit einer Breite von 600—375—1275 Metern. Der Raum zwischen voreinander liegenden Befestigungen wird als Zwischenrayon, der stadtwärts vor einer Citadelle liegende Rayon als Esplanade bezeichnet.

[123a]) Verfahren bei bestehenden Festungen § 25 l. c.

[123b]) unter Mitwirkung der Polizeibehörden und Zuziehung der Ortsvorstände, sowie der Besitzer selbstständiger Gutsbezirke. § 8 Abs. 1 l. c. Vgl. hierzu Erk. d. R.-O.-H.-G. v. 16. März 1875. Entsch. d. R.-O.-H.-G. Bd. 17 S. 28.

[123c]) § 8 Abs. 2 l. c. und zwar auch dann, wenn die Förmlichkeiten beim Setzen der Marksteine nicht überall strikte gewahrt sind (Entsch. R.-O.-H.-G. Bd. 13 S. 288).

[124]) § 9 Abs. 1 l. c. Ueber den Inhalt des Rayonplanes Abs. 2 — und des Rayonkatasters, Abs. 3. Alle Behörden sind zur Mitwirkung bei der Aufnahme verpflichtet, § 10. Alle Veränderungen in baulicher Beziehung, Besitz, Benutzung rc. sind nachzutragen, § 12. Entsch. d. Reichsger. v. 20. Novbr. 1886 Bd. 17 S. 33 f.

fristzeitig erhobenen Einwendungen nach deren Prüfung durch die Kommandantur und gegen deren Bescheid im Rekurswege durch die Reichs-Rayon-Kommission entschieden und darnach das Kataster und der Plan durch die Kommandantur endgültig festgestellt.[125])

Die Beschränkungen der Baufreiheit innerhalb der Rayons zerfallen in mehrere Kategorien: 1. Eine Reihe im Gesetze aufgeführter baulicher Veränderungen oder Neuanlagen ist innerhalb sämmtlicher Rayons nicht ohne Genehmigung der Kommandantur zulässig.[126]) 2. Innerhalb des zweiten Rayons sind bestimmte, gleichfalls im Gesetze speziell bezeichnete bauliche Veränderungen und Neuanlagen für überhaupt unzulässig,[126a]) andere nicht ohne Genehmigung der Kommandantur für zulässig erklärt.[127]) 3. In der nämlichen Weise unterscheidet das Gesetz in Betreff der im ersten Rayon anzulegenden Baulichkeiten.[128]) Bei nur vorübergehenden Veränderungen der Höhe der Terrainoberfläche bedarf es im ersten und zweiten Rayon und einfachen Zwischenrayon nur einer vorgängigen Anzeige an die Kommandantur.[129]) Die einmal vorhandenen Baulichkeiten und Anlagen, auf denen nicht die besondere Bedingung des Eingehens durch Verfall oder der künftigen Reduktion auf eine leichtere Bauart schon haftet, sollen[130]) erhalten

---

[125]) Zusammensetzung dieser Kommission § 31 l. c. Die präklusivische Rekursfrist beträgt 4 Wochen vom Empfange des Bescheides, § 11 l. c. Die Reichs-Rayonkommission kann auch die Einschränkung der Rayons und die Ermäßigung der gesetzlichen Beschränkungen anordnen, § 23, s. jedoch § 24 l. c.

[126]) § 13 l. c. Dauernde Veränderung der Höhe der Terrainoberfläche, Neuanlage und Veränderung von Dämmen, Deichen, Gräben (s. Entsch. d. R.-O.-H.-G. Bd. 17 S. 28), Wasserbauten, Neuanlagen oder Veränderungen von Chausseen, Wegen (s. auch § 14) und Eisenbahnen (s. S. 518), Errichtung und Veränderung aller thurmartigen Konstruktionen.

[126a]) § 15 A l. c. Massivkonstruktionen, Gewölbebauten, Anlage von bleibenden Ziegel- und Kalköfen, sowie überhaupt größerer massiver Oefen zu gewerblichen Zwecken.

[127]) § 15 B l. c. Anlage von Gebäuden (— außer in Holz- oder anderer leicht zerstörbarer Konstruktion und unter 13 m Höhe —), massiven Dampfschornsteinen über 20 m Höhe.

Ueber Bauten im einfachen Zwischenrayon s. § 16 l. c.

[128]) § 17, d. h. überhaupt unzulässig: alle Wohngebäude, sonstige Baulichkeiten außer von Holz oder leicht zerstörbarer Konstruktion, Aufstellung von Lokomobilen in fester Verbindung mit Baulichkeiten ꝛc., Einhegungen durch Neuanlage von lebendigen Hecken; nur mit Genehmigung der Kommandantur zulässig: Anlage von Beerdigungsplätzen ꝛc.

S. ferner über Anlagen innerhalb des strengen Zwischenrayons und auf Esplanaden: § 19, sowie über die Einrichtung von Niederlagen im ersten und zweiten Rayon und im einfachen Zwischenrayon zur Aufstapelung von Vorräthen für gewerbl. Zwecke im Freien oder im Schuppen: § 20 l. c.

[129]) z. B. Auflagerung von Baumaterialien während eines genehmigten Baues, Erdauswurf bei Grabenräumungen ꝛc., § 21 l. c.

[130]) unbeschadet des Falles der Armirung, § 43 l. c.

bleiben, auch wenn sie den gesetzlichen Vorschriften nicht entsprechen. Dieselben können im Falle der Zerstörung oder Baufälligkeit nach vorgängiger Anzeige bei der Kommandantur in der bisherigen Weise wiederhergestellt werden.[131]) Ob und inwieweit aus örtlichen Rücksichten Einschränkungen der räumlichen Ausdehnung der Rayons oder Ermäßigungen der gesetzlichen Beschränkungen zulässig seien, bestimmt die Reichs-Rayonkommission.[132])

Zu jeder Anlage, jeder Veränderung und Benutzung, die nach Vorstehendem nicht ohne Genehmigung der Kommandantur zulässig ist, muß vor dem Beginn der Ausführung diese Genehmigung nachgesucht werden.[133]) Gegen die Entscheidung der Kommandantur, wie gegen alle Anordnungen derselben ist Rekurs[133a]) an die Reichs-Rayonkommission zulässig, deren Entscheidungen endgültig und vollstreckbar sind.[134]) Grundbesitzer, welche ohne die Genehmigung oder in Abweichung von dem genehmigten Plane Bauten ausführen, sind ebenso wie die leitenden Baumeister und Bauhandwerker straffällig und nach dem Urtheile der Kommandantur zur Beseitigung der Anlagen verbunden.[135])

Für die gesetzlichen Beschränkungen in der Benutzung des innerhalb der Rayons belegenen Grundeigenthums leistet das Reich die im Gesetze vorgesehene Entschädigung[135a]) nach Maßgabe des darin vor-

---

[131]) § 22. l. c.

[132]) § 23, s. jedoch § 24.

[133]) § 26. Ueber Inhalt des Gesuchs und Verfahren: § 27. Ueber den Inhalt und die Rechtswirkung der Genehmigung bezw. Ablehnung: § 28.

[133a]) binnen vierwöchentlicher Präklusivfrist von der Zustellung ab: § 29 l. c.

[134]) § 29. Ebenso die Anordnungen der Kommandantur, gegen welche nicht fristzeitig Rekurs erhoben ist.

[135]) § 32. Die Einlegung des Rekurses hemmt die Vollstreckung, vorbehaltlich der Bestimmung in § 29 (s. Anm. 134). Auch sind die Kommandanturen und Ortspolizeibehörden und deren Organe behufs der Kontrole über alle Bauten ꝛc. in den Rayons befugt, den Zutritt zu allen Privat- und öffentlichen Grundstücken in den Rayons zu verlangen (§ 33). Ueber die Einziehung der Kosten, wenn die Kommandantur nach fruchtloser Aufforderung zur Beseitigung schreitet: s. Erk. d. Komp.-Ger.-H. v. 13. Okt. 1866. J.-M.-Bl. S. 318. Die Straffälligkeit tritt auch dann ein, wenn beim Setzen der Rayonsteine die Förmlichkeiten des § 8 (s. Anm. 123c) nicht strikte gewahrt sind (Entsch. d. R.-O.-H.-G. Bd. 13 S. 288). Gegen juristische Personen kann auf die Strafe des § 32 nicht erkannt werden (Entsch. d. R.-O.-H.-G. Bd. 13 S. 290). Vgl. noch Entsch. d. Oberverwalt.-Ger. Bd. 6 S. 355.

[135a]) § 34 Abs. 1 — jedoch mit Ausnahme der im Abs. 2 Ziff. 1—4 des § 34 und im § 38 vorgesehenen Fälle. Die Entschädigung besteht im Ersatze derjenigen Verminderung des Werths des Grundstücks, welche für den Besitzer dadurch entsteht, daß das Grundstück fortan Beschränkungen in der Benutzung unterliegt, denen es bisher nicht unterworfen war (§ 35). Vgl. Erk. d. Reichsger. v. 6. Juni 1883, Annal. Bd. 8 S. 241, u. 16. Jan. 1880. Pr. Verw.-Bl. Bd. 1 S. 317.

geschriebenen Verfahrens.[136]) Dasselbe ist der Fall, wenn in Folge der Anordnung der Armirung permanenter Befestigungen die Besitzer zur Niederlegung von baulichen und sonstigen Anlagen, Wegschaffung von Materialienvorräthen, Beseitigung von Pflanzungen und Einstellung des Gewerbebetriebs genöthigt werden.[137])

Die Entschädigung wird in Rente gewährt, falls jedoch die Werthverminderung mindestens ein Drittel des bisherigen Werths beträgt, nach der Wahl des Besitzers entweder in Kapital oder in Rente (§ 36). Vgl. Erk. des Reichsger. v. 20. Nov. 1886. Pr. Verw.-Bl. Bd. 8 S. 125. Entsch. d. R.-G. Bd. 17. S. 33. Ueber die Entschädigung der Realberechtigten bestimmen die Landesgesetze (§ 37). Für die gesetzlichen Beschränkungen im 3. Rayon wird Entschädigung nicht gewährt — außer wenn die Genehmigung zu einer der im § 13 des Ges. (s. Anm. 126) gedachten Anlagen versagt wird (§ 38).

[136]) §§ 39—42 l. c. Zuerst Anmeldung der Ansprüche binnen 6wöchentlicher Präklusivfrist nach Feststellung des Rayonplanes bei der Kommandantur (§ 39), welche die Anmeldungen der höheren Civilverwalt.-Behörde mittheilt. Erörterung durch einen Kommissar derselben, der event. Einigungen zu Protokoll nimmt. Ist eine Einigung nicht erzielt, so bleibt, wenn die Kommandantur die Entschädigungspflicht bestreitet, hierüber der Rechtsweg. Ist nur das Vorhandensein oder die Höhe des Schadens streitig, so erörtert dies der Kommissar unter Zuziehung von Sachverständigen (§ 40) und legt die Verhandlungen mit seinem Gutachten der Civil-Verwalt.-Behörde vor. Dieselbe setzt den Entschädigungsbetrag nach ihrem aus der Verhandlung und den Umständen geschöpften pflichtmäßigen Ermessen fest. Das Gutachten der Sachverständigen dient jeder Behörde hierbei nur als Auskunft und Anhalt. Gegen den Beschluß der Verwaltungsbehörde steht den Entschädigungsberechtigten innerhalb einer Präklusivfrist von neunzig Tagen, vom Empfange des Beschlusses an gerechnet, der Rechtsweg offen. Innerhalb derselben Präklusivfrist ist die Militärbehörde berechtigt, die Enteignung des Grundstücks zu verlangen. Macht sie von diesem Rechte Gebrauch, so ist der Besitzer die Ausdehnung der Enteignung auf alle diejenigen Theile des Grundstücks zu verlangen berechtigt, deren fernere Benutzung in der bisherigen Weise nach dem Gutachten von Sachverständigen durch die Abtrennung des den Rayonbeschränkungen unterworfenen Theils wesentlich beeinträchtigt, erschwert oder verhindert werden würde. Die Erklärung der Militärbehörde an die höhere Verwaltungsbehörde, daß von dieser Befugniß Gebrauch gemacht wird, unterbricht den Lauf der im Absatz 3 bestimmten Frist und das gerichtliche Verfahren über die Höhe der Entschädigung. Das Verfahren bei der Enteignung richtet sich nach den Landesgesetzen (§ 41). Die Klagen (§§ 40. 41) sind gegen den durch die Kommandantur vertretenen Reichsfiskus zu richten und zwar im Gerichtsstand der belegenen Sache (§ 42). Ueber Zustellungen und Kostenfreiheit gelten die Normen des Enteign.-Ges. (s. oben S. 416—418).

[137]) Wird die Armirung permanenter Befestigungen angeordnet, so sind die Besitzer der innerhalb der Rayons belegenen Grundstücke verpflichtet, der schriftlichen oder öffentlich bekannt gemachten Aufforderung der Kommandantur zur Niederlegung von baulichen und sonstigen Anlagen, Wegschaffung von Materialien-Vorräthen, Beseitigung von Pflanzungen und Einstellung des Gewerbebetriebes nachzukommen. Wird dieser Aufforderung nicht in der gestellten Frist genügt, so können die Besitzer der betreffenden Grundstücke durch administrative Zwangsmaßregeln hierzu angehalten werden. (§ 43.) Wird im Falle einer Armirung die Freilegung der Festungs-Rayons von der Kommandantur angeordnet, so veranlaßt die letztere vor der Beseitigung der baulichen und sonstigen Anlagen, Pflanzungen und dergleichen eine Beschreibung und nähere Feststellung des Zustandes durch die Ortsobrigkeit unter Zuziehung des Besitzers, eines Vertreters der Kommandantur und zweier Sachverständigen und ertheilt über die stattgefundene Zerstörung oder Entziehung ein Anerkenntniß. Die hierüber aufgenommene Verhandlung wird von

Was nun insbesondere die Eisenbahnbauten innerhalb der Festungsrayons anlangt, so ist zu unterscheiden:

1. Handelt es sich um Anlagen und Bauten, welche nicht in das ministeriell genehmigte Projekt fallen (accessorische Anlagen, wie z. B. Gasanstalten, Werkstätten, Magazine, Locomobilen ꝛc.)[137a]), so finden die Beschränkungen des Rayongesetzes ganz ebenso wie bei Bauten anderer Besitzer Anwendung.

2. Kommen geringfügige Neuanlagen oder Veränderungen von bereits vorhandenen Eisenbahnen in Betracht, so bedarf es innerhalb sämmtlicher Rayons der Genehmigung der Kommandantur.[138])

3. Die Projekte größerer Eisenbahnanlagen in den Rayons der Festungen und festen Plätze werden durch eine gemischte Kommission erörtert, deren Mitglieder von dem Kriegsministerium im Verein mit den betreffenden höheren Verwaltungsbehörden berufen werden, und in welcher auch die von der Anlage betroffenen Gemeinden durch Deputirte vertreten werden. Das hierüber aufzunehmende Protokoll wird der Reichs-Rayonkommission übersandt, welche in Gemeinschaft mit der betreffenden Centralverwaltungsbehörde die Entscheidung trifft oder erforderlichenfalls herbeiführt.[139])

c. Die Vorschriften, betreffend die Bauanlagen in der Umgebung von Pulvermagazinen.

Darnach müssen die in der Nähe der Pulverhäuser liegenden Grundstücke mit besonderen Sicherheitsvorkehrungen eingeschlossen werden. Neue Gebäude mit Feuerungsanlagen oder sonstige, den Pulverhäusern nachtheilige Bauten dürfen nur in vorgeschriebener Entfernung von denselben und mit bestimmten Schutzvorrichtungen ꝛc. errichtet werden. Nur über diesen Rayon hinaus finden keine Baubeschränkungen statt.[140])

---

der Ortsobrigkeit der höheren Civil-Verwaltungsbehörde überreicht, auch der Kommandantur und den Betheiligten in Abschrift mitgetheilt. Die Entschädigungsermittelung erfolgt sobald als möglich, spätestens sofort nach Aufhebung des Armirungszustandes der Festung nach Vorschrift der §§ 39 f. (§ 44).

137a) z. B. § 13 Ziff. 1. 3. 4. § 15 Ziff. 3. § 17 Ziff. 4 l. c.

138) § 13 Ziff. 2 l. c.

139) § 30 l. c.

140) Aus den Bestimmungen der Minister für Handel, des Innern und der Polizei u. des Krieges v. 24. Okt. 1822, sanktionirt durch die Kabinets-Ordre vom 5. Novbr. 1822: Die in der Nähe der Pulverhäuser liegenden Grundstücke müssen, soweit selbige sich in den Gärten, Aeckern und Wiesen nach den Pulverhäusern hin erstrecken, mit Zäunen oder lebendigen Hecken und zugleich mit Gräben eingeschlossen werden. Auch dürfen die Eingänge zu diesen Grundstücken, um alle Frequenz zu hindern und von den Pulverhäusern zu entfernen, nur auf den Höfen, nicht in den Zäunen stattfinden. Neue Gebäude mit Feuerungsanlagen, desgl. solche Gebäude und Anlagen, deren Benutzungsart überhaupt den Pulverhäusern nachtheilig werden

Kollidiren hiermit die gemäß § 4 des Eisenbahngesetzes festgestellten Eisenbahnprojekte, so greifen gleichfalls die in den Erlassen vom 8. Mai 1876 und 15. Dezember 1882 ausgesprochenen Grundsätze Platz.[140a])

d. Die Vorschriften, betreffend die Errichtung von Wohnhäusern oder Kolonien außerhalb einer im Zusammenhange gebauten Ortschaft.[141])

Für Errichtung von Wohnhäusern oder Einrichtung schon vorhandener Gebäude zu Wohnhäusern außerhalb einer im Zusammenhange gebauten Ortschaft[142]) bedarf es einer von der Ortspolizeibehörde zu ertheilenden Ansiedlungsgenehmigung. Diese ist nicht erforderlich für Wohnhäuser, welche in den Grenzen eines nach dem Gesetze vom 2. Juli 1875 festgestellten Bebauungsplanes oder welche auf einem bereits bebauten Grundstücke im Zusammenhange mit bewohnten

---

könnte, dürfen nur in einer Entfernung von mindestens 700 Schritt oder 1400 Pr. Fuß von den Pulverhäusern errichtet werden. Auch in einer Entfernung von 700 bis 1000 Schritt dürfen blos Wohn- und Stallgebäude und kleine Scheunen für Gärtner und Ackerwirthe erbaut werden. Alle diese Gebäude dürfen nur eine Etage erhalten, sie mögen massiv oder von Fachwerk werden. Alle Dächer müssen mit Ziegeln bedeckt werden. Gebäude für Magazine, Fabrik-Anlagen und öffentliche Gasthäuser, wodurch wegen des vermehrten Verkehrs, besonders zur Nachtzeit, Gefahr zu befürchten ist, dürfen selbst in einer Entfernung von 700—1000 Schritt nicht erbaut werden. Hierzu gehören auch große Scheunen zur Aufbewahrung von Stroh, Heu und anderen leicht Feuer fangenden Materialien. Ueber einen Rayon von 1000 Schritt hinaus finden aber in Beziehung auf die Pulverhäuser keine Beschränkungen wegen Errichtung von Gebäuden statt. Vgl. hierzu noch das Reskr. v. 18. Okt. 1834 (Anm. XVIII 1109) u. für Berlin Reskr. d. Min. f. Handel ꝛc. v. 1. Dezbr. 1827, A.-Bl. 1828 S. 41. Ferner K.-O. v. 9. Aug. 1862 u. Reskr. d. Min. f. Hand. v. 22. Aug. 1862. Jäschke S. 60. 61. v. Rönne S. 812. 813.

[140a]) s. Anm. 120 u. 120a.

[141]) Gesetz vom 25. Aug. 1876, G.-S. S. 405. Dernburg I § 218 S. 525. (Vgl. Erk. des Ob.-Verw.-Ger. v. 13. Juni 1877, Entsch. Bd. 2 S. 377.) Aufgehoben sind das Gesetz v. 3. Jan. 1845, betreffend die Zertheilung von Grundstücken und die Gründung neuer Ansiedlungen, die dasselbe ergänzenden Gesetze vom 24. Februar 1850 und vom 24. Mai 1853, das Gesetz vom 26. Mai 1856, betreffend die Zertheilung von Grundstücken und die Gründung neuer Ansiedlungen in Neu-Vorpommern und Rügen, § 135 Nr. VII und VIII der Kreis-Ordnung vom 13. Dezember 1872 und die Verordnung vom 11. Juli 1845, betreffend die neuen Ansiedlungen in der Provinz Westfalen. Diejenigen anderweiten Bestimmungen, welche die Errichtung von Gebäuden in der Nähe von Forsten, Eisenbahnen, Chausseen, öffentlichen Gewässern, Strömen, Kanälen, Deichen, Bergwerken, Pulvermagazinen und anderen Anlagen polizeilichen Beschränkungen unterwerfen, werden von dem gegenwärtigen Gesetze nicht berührt. (§ 24.)

[142]) § 13 l. c. Ueber den Begriff „einer im Zusammenhange gebauten Ortschaft" vgl. die Erk. des O.-Verw.-Ger. v. 27. Juni 1885, Entsch. Bd. 12 S. 377; 4. Juni 1879, Bd. 5 S. 400; 13. Febr. 1884, Bd. 10 S. 322; 30. April 1884, Bd. 11 S. 351; 29. Novbr. 1882, Bd. 9 S. 340.

Durch die Ertheilung der Ansiedlungsgenehmigung wird der Baukonsens nicht entbehrlich gemacht. Auch wird die Ortspolizeibehörde, welche über das Bau-

Gebäuden errichtet oder eingerichtet werden sollen.[142a]) In bestimmten, im Gesetze vorgesehenen Fällen muß die Genehmigung versagt werden,[143]) in anderen kann sie auf Einspruch der Interessenten versagt werden.[144])

Für die Anlegung einer Kolonie außerhalb einer im Zusammenhange gebauten Ortschaft ist die Genehmigung des Kreisausschusses, in Stadtkreisen der Ortspolizeibehörde zu beantragen. Mit dem Antrage ist ein Plan vorzulegen und darin nachzuweisen, in welcher Art die Gemeinde-, Kirchen- und Schulverhältnisse der Kolonie geordnet

---

konsensgesuch zu befinden hat, in ihrer Entscheidung durch die Ertheilung der Ansiedlungsgenehmigung in keiner Weise gebunden. Vielmehr behält sie ungeachtet derselben das Recht, bei der Prüfung des Baukonsensgesuches selbstständig zu untersuchen, ob überhaupt gebaut werden darf und eventuell den Baukonsens zu versagen. Erk. des Ober-Verw.-Ger. v. 5. Mai 1881, Entsch. Bd. 7 S. 314. Vgl. auch Erk. dess. Ger.-Hofes v. 5. Jan. 1884, Bd. 8 S. 332; v. 27. Juni 1885, Bd. 12 S. 371, u. 23. Sept. 1886. Bochmann S. 73, Jäschke S. 12. Anm. 14. 15.

[142a]) Erk. des Ob.-Verw.-Ger. vom 21. März 1887, Bochmann S. 74 und 30. April 1884 Entsch. Bd. 11 S. 360.

[143]) Die Ansiedlungsgenehmigung ist zu versagen, wenn nicht nachgewiesen ist, daß der Platz, an welchem die Ansiedlung gegründet werden soll, durch einen jederzeit offenen Weg zugänglich oder daß die Beschaffung eines solchen Weges gesichert ist. Wenn nun der letztere Nachweis erbracht werden kann, so ist bei Ertheilung der Ansiedlungsgenehmigung für die Beschaffung des Weges eine Frist zu bestimmen, nach deren fruchtlosem Ablaufe das polizeiliche Zwangsverfahren eintritt. (§ 14 l. c.) Die zu den Bahnwärterhäusern führenden Schutzstreifen an der Bahn haben, wenngleich sie nur Privatwege sind, doch die Eigenschaften von offenen Wegen. (Entsch. d. Ober-Verw.-Ger. v. 25. Juni 1879, Bd. 5 S. 393.)

[144]) Die Ansiedlungsgenehmigung kann versagt werden, wenn gegen die Ansiedlung von dem Eigenthümer, dem Nutzungs- oder Gebrauchsberechtigten oder dem Pächter eines benachbarten Grundstücks oder von dem Vorsteher des Gemeinde- (Guts-) Bezirks, zu welchem das zu besiedelnde Grundstück gehört, oder von einem der Vorsteher derjenigen Gemeinde- (Guts-) Bezirke, an welche dasselbe grenzt, Einspruch erhoben und der Einspruch durch Thatsachen begründet wird, welche die Annahme rechtfertigen, daß die Ansiedlung den Schutz der Nutzungen benachbarter Grundstücke aus dem Feld- oder Gartenbau, aus der Forstwirthschaft, der Jagd oder der Fischerei gefährden werde. (§ 15 l. c.) s. Entsch. des Ober-Verw.-Ger. v. 3. April u. 5. Mai 1880, Bd. 6 S. 330 u. 335, u. 19. März 1884, Pr.-Verw.-Bl. Bd. 5 S. 222 f.

Das Ober-Verw.-Ger. nimmt an, daß unter den Voraussetzungen des Gesetzes vom 25. August 1876 die Ansiedlungsgenehmigung auch für Eisenbahnbauten erforderlich sei, welche vom Minister der öffentl. Arbeiten auf Grund des § 4 des Eisenbahngesetzes projektmäßig festgesetzt seien (s. dagegen unten Anm. 147). Doch ist dabei zu erwägen, daß es sich um Ansiedlungen handelt, welche nach dem Ausspruche des zuständigen Ministers nicht im eisenbahnfiskalischen Interesse, sondern im Interesse des Eisenbahnbetriebs als nothwendig angeordnet und mithin als nothwendige Glieder einer Kette von Einrichtungen zum Schutze und zum Betriebe eines in hohem Grade gemeinnützigen Unternehmens anzusehen sind. Diesen weittragenden und schwerwiegenden Interessen gegenüber müssen jedenfalls Thatsachen im Sinne des § 15 von ganz besonderer Bedeutung vorliegen, um auf Grund derselben eine Versagung der Neuansiedlung rechtfertigen zu können. (Entsch. d. Ober-Verw.-Ger. v. 25. Juni 1879, Bd. 5 S. 392.)

werden sollen.[144a]) Die Genehmigung zur Anlegung einer Kolonie kann versagt werden, wenn und so lange die Gemeinde-, Kirchen- und Schulverhältnisse nicht dem öffentlichen Interesse und den bestehenden gesetzlichen und statutarischen Bestimmungen gemäß geordnet sind. Im Uebrigen finden die vorstehenden Bestimmungen über die Errichtung von Wohnhäusern entsprechende Anwendung.[144b])

Vor Ertheilung der Ansiedelungs-Genehmigung bezw. der Genehmigung zur Anlage einer Kolonie wird den betheiligten Gemeinde- oder Gutsvorstehern von dem Antrage Kenntniß gegeben und über die nach erfolgter Bekanntmachung desselben erhobenen Einsprüche bezw. über die Ertheilung oder Versagung der Genehmigung durch die Ortspolizeibehörde Entscheidung getroffen, gegen welche binnen einer Präklusivfrist von zwei Wochen nach der Zustellung die Klage im Verwaltungsstreitverfahren offen steht.[145]) Der Beginn einer

---

[144a]) § 18 l. c. Ueber den Begriff einer Kolonie s. Entsch. d. Ober-Verw.-Ger. v. 2. März 1878 Bd. 3 S. 319, 30. April 1884 Bd. 11 S. 351, 27. Juni 1885 Bd. 12 S. 381 u. 8. Sept. 1886, Pr.-Verw.-Bl. Bd. 8 S. 12 f. Und über die Regelung der Gemeinde- ꝛc. Verhältnisse: Entsch. des Ober-Verw.-Ger. vom 27. Juni 1885 Bd. 12 S. 377 u. 13. Dezbr. 1886.

[144b]) § 19 l. c.

[145]) Vor Ertheilung der Ansiedlungsgenehmigung sind die betheiligten Gemeinde- (Guts-) Vorsteher (§ 15) von dem Antrage in Kenntniß zu setzen. Diese haben den Antrag innerhalb ihrer Gemeinden (Gutsbezirke) auf ortsübliche Art mit dem Bemerken bekannt zu machen, daß gegen den Antrag von den Eigenthümern, Nutzungs-, Gebrauchsberechtigten und Pächtern der benachbarten Grundstücke (s. Entsch. O.-V.-G. Bd. 8 S. 351) innerhalb einer Präklusivfrist von einundzwanzig Tagen bei der Ortspolizeibehörde Einspruch erhoben werden könne, wenn der Einspruch sich durch Thatsachen der im § 15 (s. Anm. 144 S. 520) bezeichneten Art begründen lasse (§ 16). Die Frage also, ob auf Grund feuer- oder baupolizeilicher Vorschriften die Genehmigung zu versagen ist, ist im Ansiedlungsverfahren nicht zu erörtern (Entsch. d. Ob.-Verw.-Ger. v. 25. Juni 1879 Bd. 5 S. 393). Die erhobenen Einsprüche sind von der Ortspolizeibehörde, geeignetenfalls nach Anhörung des Antragstellers und derjenigen, welche Einspruch erhoben haben, sowie nach Aufnahme des Beweises zu prüfen. (O.-V.-G. Bd. 4 S. 381, Bd. 5 S. 393.) Ein Antrag auf Ertheilung der Ansiedlungsgenehmigung ist die nothwendige Voraussetzung des Ansiedlungsverfahrens, welches im Interesse der Nutzungsberechtigten der benachbarten Grundstücke der Genehmigung vorausgehen muß. (Entsch. des O.-V.-G. v. 5. Jan. 1881 Bd. VII S. 332.) Beschaffenheit des Antrags: Entsch. des O.-V.-G. v. 28. Mai 1884. Pr. Verw.-Bl. Bd. 5 S. 326. Die Versagung der Genehmigung auf Grund des § 14 (s. Anm. 143) oder auf Grund erhobener Einsprüche (Anm. 144), sowie die Zurückweisung der gegen die Ansiedlungsgenehmigung erhobenen Einsprüche erfolgt durch einen Bescheid der Ortspolizeibehörde, welcher mit Gründen zu versehen und dem Antragsteller, sowie denjenigen, welche Einspruch erhoben haben, zu eröffnen ist. (Entsch. d. Ober-Verw.-Ger. vom 27. Juni 1885, Bd. 12 S. 381, u. 8. Septbr. 1886. Pr. Verw.-Bl. Bd. 8 S. 13.) Gegen den Bescheid steht dem Antragsteller, sowie denjenigen, welche Einspruch erhoben haben, innerhalb einer Präklusivfrist von zwei Wochen (§ 51 des Landesverwaltungsgesetzes vom 30. Juli 1883) nach Zustellung des Bescheides, den Tag der Zustellung ungerechnet, die Klage im Verwaltungsstreitverfahren offen. Zuständig ist der Kreisausschuß, in Stadtkreisen der Bezirksausschuß

Anlage ohne die vorgeschriebene Genehmigung macht straffällig und befugt die Ortspolizeibehörde, die Weiterführung zu verhindern und die Wegschaffung anzuordnen.[146])

Auch für die zu Eisenbahnzwecken bestimmten Wohnhäuser bedarf es der vorstehend erörterten Ansiedelungs-Genehmigung, insoweit es sich um Bauten handelt, die nicht in das ministeriell genehmigte Projekt fallen. Kommen dagegen projektmäßige, auf Grund des § 4 des Eisenbahngesetzes festgestellte Bauten in Betracht, wie z. B. Gebäude der Stationen und Haltestellen, welche Wohnzwecken dienen, Bahnwärterhäuser ꝛc., so bedarf es einer Ansiedelungs-Genehmigung nicht, da die Befugniß des Ministers der öffentlichen Arbeiten aus § 4 des Eisenbahngesetzes durch das Ansiedelungsgesetz vom 25. August 1876 nicht hat alterirt werden sollen.[147])

(§ 17). Ein endgültig abgelehnter Antrag kann wiederholt werden (Entsch. O.-V.-G. v. 21. Sept. 1881 Bd. 8 S. 353); das Verfahren gemäß § 16. 17 ist dann von Neuem aufzunehmen (Entsch. O.-V.-G. v. 1. März 1882 Bd. 8 S. 350). Durch das Streitverfahren in Betreff einer Ansiedlungsgenehmigung ist noch keineswegs rechtskräftig festgestellt, daß auf dem betreffenden Grundstücke ein Wohnhaus erbaut, der Baukonsens zu demselben nicht versagt werden dürfe. Die Ertheilung einer Ansiedlungsgenehmigung giebt dem Unternehmer keineswegs unbedingt ein Recht, auf dem fraglichen Grundstücke ein Wohnhaus zu erbauen. Entsch. d. O.-V.-G. v. 5. Mai 1881 Bd. VII S. S. 315. Das Verfahren einschließlich der ertheilten Genehmigung ist stempelfrei (§ 21).

[146]) § 20. Geldstrafe bis 150 Mark oder Haft. Vgl. auch Entsch. d. O.-V.-G. v. 5. Jan. 1881 Bd. 7 S. 314.

[147]) aus denselben Gründen, welche für projektmäßige Eisenbahnbauten das Erforderniß des ortspolizeilichen Baukonsenses ausschließen (s. S. 479 f., Anm. 21 f., Anm. 26), und ebenso die Anwendung der Bestimmungen des Baufluchtliniengesetzes (s. S. 512 f. Anm. 120, 121). A. M. ist freilich in Konsequenz seiner in Betreff des Baukonsenses vertretenen Auffassung auch hier das Ob.-Verw.-Ger., welches die Frage, ob für Eisenbahn-Wohngebäude (z. B. der Bahnwärter) mit Rücksicht auf ihre Bestimmung zu Eisenbahnzwecken überhaupt eine Ansiedlungsgenehmigung erforderlich sei, mit Rücksicht darauf bejaht, daß im § 13 des Ansiedlungsgesetzes eine Ausnahme für die zu Eisenbahnzwecken bestimmten Wohngebäude nicht vorgesehen und ein bezüglicher Antrag von der Herrenhauskommission abgelehnt worden sei. Daraus folge aber weiter, daß, auch wenn die beabsichtigten Bauten nicht im Privatinteresse der Bahn, sondern im Interesse des Eisenbahnbetriebes als nothwendig erachtet worden seien, doch die Einholung der Ansiedlungsgenehmigung nicht entbehrt werden könne. Der § 4 des Eisenbahngesetzes setze zwar für derartige Bauten die Genehmigung des Ministers der öffentl. Arbeiten voraus, schließe aber die Mitwirkung anderer Behörden hierbei nicht aus, sofern dieselben nach allgemeinen Grundsätzen bezüglich einzelner, dabei in Betracht kommender Punkte betheiligt seien. (Entsch. des Ob.-Verw.-Ger. v. 25. Juni 1879 Bd. 5 S. 392 f.) Es ist bereits an früherer Stelle (S. 478—480) diese unzutreffende Begründung widerlegt worden. Sie macht die Befugniß des Ministers der öff. Arb. gemäß § 4 des Eisenb.-Ges., die Eisenbahnprojekte festzusetzen, im Wesentlichen illusorisch bezw. von der Kognition nicht sachverständiger Ortspolizeibehörden und der Verwaltungsgerichtsbarkeit abhängig. Die Aufgabe anderer Behörden, bei einzelnen, die Eisenbahnbauten betreffenden Punkten mitzuwirken, darf nur dahin führen, daß etwaige Differenzen hierüber im Wege des Benehmens und der Verständigung der vorge-

e. Die Vorschriften, betreffend die Errichtung von Bauten in der Nähe von Waldungen.

Zur Errichtung einer Feuerstelle in der Umgebung einer Waldung, welche mehr als ein hundert Hektare in räumlichem Zusammenhange umfaßt, innerhalb einer Entfernung von 75 m bedarf es der Genehmigung derjenigen Behörde, welche für die Ertheilung der Genehmigung zur Errichtung von Feuerstellen zuständig ist. Vor der Aushändigung der Genehmigung darf die polizeiliche Bauerlaubniß nicht ertheilt werden.[148]) Die Genehmigung darf versagt oder an Bedingungen, welche die Verhütung der Feuersgefahr bezwecken, geknüpft werden, wenn aus der Errichtung der Feuerstelle eine Feuersgefahr für die Waldung zu besorgen ist. Die Genehmigung darf nicht versagt werden, wenn die Feuerstelle innerhalb einer im Zusammenhange gebauten Ortschaft[148a]) oder vom Waldeigenthümer oder in der Ausführung eines Enteignungsrechts errichtet werden soll, jedoch darf die Genehmigung an Bedingungen geknüpft werden, welche die Verhütung von Feuersgefahr bezwecken.[149])

---

setzten Aufsichtsbehörden zum Ausgleich gelangen (Entsch. d. O.-V.-G. Bd. 2 S. 409, Bd. 3 S. 193), die endgültige Entscheidung hierüber steht aber gemäß § 4 des Eisenb.-Ges. u. § 22 Ent.-Ges. dem Minister der öff. Arb. allein zu und ist nicht auf Grund anderweitiger Spezialgesetze von der Genehmigung anderer Behörden oder der Austragung im Verwaltungsstreitverfahren abhängig. Die Ablehnung eines bezüglichen Antrages der Herrenhauskommission begründet keineswegs die entgegengesetzte Annahme, sondern bestätigt nur, daß es nicht für erforderlich erachtet wurde, dies ausdrücklich auszusprechen, ebenso wie dem Fluchtliniengesetze 2c. eine derartige Ausnahmebestimmung fehlt, weil es als selbstverständlich galt, daß dadurch die Befugnisse des Ministers der öff. Arb. nicht alterirt werden sollten. Da fast jedes Stationsgebäude Wohnräume enthält, so würde nach der Auffassung des Ob.-Verw.-Gerichts der Einrichtung und Anlage beinahe sämmtlicher Stationen die Ansiedlungsgenehmigung der Ortspolizeibehörden und das Verfahren gemäß §§ 16. 17 des Ansiedlungsgesetzes vorangehen müssen, sowie eine Versagung der Genehmigung gemäß §§ 14. 15 l. c. erfolgen können. Es leuchtet ein, zu welchem widersinnigen Ergebnisse — abgesehen von der sehr erheblichen Verzögerung des Eisenbahnbaues durch die vorgängige Durchführung des Verwaltungsstreitverfahrens — in Rücksicht auf die Bedeutung der bei Festsetzung der Eisenbahnprojekte in Betracht kommenden öffentlichen Interessen dies führen würde.

[148]) § 47 des Feld- und Forstpolizeigesetzes vom 1. April 1880 (G.-S. S. 230). Das Gesetz verbietet nicht unbedingt jede Errichtung einer Feuerstelle innerhalb einer Entfernung von 75 m vom Walde, läßt vielmehr unter Umständen auch die Genehmigung einer solchen im Schutzstreifen zu, wenn mit demselben die Abwehr der Feuersgefahr vom Walde ebenso vollkommen erreichbar ist, wie durch Versagung der Genehmigung. Entsch. d. O.-V.-G. v. 19. März 1884 (Pr. Verw.-Bl. Bd. V S. 222).

[148a]) Der Begriff ist derselbe, wie im § 13 des Ansiedlungsgesetzes (Entsch. d. O.-V.-G. v. 13. Febr. 1884 Bd. 10 S. 322), s. Anm. 142 S. 519.

[149]) § 48 l. c. Es folgt aus dem Wesen der Sache, daß die Genehmigung mit Auferlegung zweckmäßiger Bedingungen als das die Freiheit des Eigenthümers des Schutzstreifens von 75 m minder belastende Mittel gewährt werden muß, wenn

Nach Bekanntmachung des Antrages an den Waldeigenthümer und eventuellem fristmäßigem Einspruch desselben[150]) wird über die Versagung der Genehmigung, die Ertheilung derselben unter Bedingungen, sowie die Zurückweisung des erhobenen Einspruchs durch einen mit Gründen zu versehenden, den Betheiligten zu eröffnenden Bescheid der Behörde entschieden, gegen welchen den Parteien innerhalb einer zehntägigen Frist[150a]) die Klage im Verwaltungsstreitverfahren offensteht.[151]) Wer vor Ertheilung der vorgeschriebenen Genehmigung mit der Errichtung einer Feuerstelle beginnt, wird straffällig. Ueberdies kann die Behörde die Anlage verhindern und die Wegschaffung der errichteten Anlage anordnen.[152])

Auch für die zu Eisenbahnzwecken bestimmten Feuerstellen bedarf es der Genehmigung der zuständigen Behörde, falls es sich um Anlagen handelt, die nicht dem ministeriell festgesetzten Projekte angehören. Stehen dagegen projektmäßige Bauten in Frage, so ist diese Genehmigung nicht erforderlich, da die Befugniß des Ministers der öffentlichen Arbeiten aus § 4 des Eisenbahngesetzes durch das Gesetz vom 1. April 1880 nicht hat berührt werden sollen.[153])

---

mit demselben die Abwehr der Feuersgefahr vom Walde ebenso vollkommen erreicht wird, wie durch gänzliche Versagung der Genehmigung. Entsch. d. O.-V.-G. vom 13. Febr. 1884 (Bd. X S. 322).

[150]) § 49 l. c. Der Antrag auf Ertheilung der Genehmigung ist dem Waldeigenthümer, falls dieser nicht der Bauherr ist, mit dem Bemerken bekannt zu machen, daß er innerhalb einer Frist von einundzwanzig Tagen bei der Behörde (§ 47) Einspruch erheben könne. Der erhobene Einspruch ist von der Behörde (§ 47) geeignetenfalls nach Anhörung des Antragstellers und des Waldeigenthümers, sowie nach Aufnahme des Beweises zu prüfen.

[150a]) Im Geltungsbereiche des Land.-Verw.-Ges. v. 30. Juli 1883 beträgt die Frist 2 Wochen (s. § 51 des alleg. Ges.).

[151]) § 50 l. c. Das Rechtsmittel der Beschwerde steht den Betheiligten nicht zu. Zuständig ist: a) der Kreisausschuß, wenn der Bescheid von der Ortspolizeibehörde eines Landkreises oder in der Provinz Hessen-Nassau von dem Amtmann ertheilt worden ist; b) der Bezirksausschuß, wenn der Bescheid vom Landrathe (Amtshauptmanne, Oberamtmanne) oder von der Ortspolizeibehörde eines Stadtkreises, in der Provinz Hannover von der Polizeibehörde einer selbstständigen Stadt ertheilt worden ist. An die Stelle des Kreisausschusses tritt in den Landestheilen, in denen die Provinzialordnung v. 29. Juni 1875 nicht gilt, der Landrath (Amtshauptmann), in Hohenzollern der Amtsausschuß — an die Stelle des Bezirksausschusses die Bezirksregierung. Auf die Berufung resp. Revision gegen die Entscheidungen der Bezirksregierung entscheidet das Oberverwaltungsgericht.

[152]) § 51 l. c. Geldstrafe bis zu 150 Mark oder Haft.

[153]) Auch aus der Bestimmung des § 48 dieses Gesetzes (s. Anm. 149), wonach die Genehmigung zwar nicht versagt, wohl aber an Bedingungen zur Verhütung der Feuersgefahr geknüpft werden darf, wenn es sich um Feuerstellen handelt, die in der Ausführung eines Enteignungsrechtes errichtet werden sollen, kann auf das Gegentheil nicht geschlossen werden. Auf projektmäßige Eisenbahnbauten findet diese Bestimmung keine Anwendung. Denn, würde die Ortspolizeibehörde berechtigt sein, bei jeder in der Nähe einer Waldung zu errichtenden Feuer-

f. Vorschriften, betreffend die Errichtung von Bauten in der Nähe von Bergwerken.

Gegen die Ausführung von Eisenbahnen, zu deren Anlegung dem Unternehmer durch Gesetz oder besondere landesherrliche Verordnung das Expropriationsrecht beigelegt ist, steht dem Bergbautreibenden zwar ein Widerspruchsrecht nicht zu. Doch sind vor Feststellung der solchen Anlagen zu gebenden Richtung diejenigen, über deren Bergwerke dieselben geführt werden sollen, seitens der zuständigen Behörde darüber zu hören, in welcher Weise unter möglichst geringer Benachtheiligung des Bergwerkseigenthums die Anlage auszuführen sei.[154]) War der Bergbautreibende zu dem Bergwerksbetriebe früher berechtigt, so hat derselbe gegen den Unternehmer der Eisenbahnanlage einen Anspruch auf Schadensersatz. Ein Schadensersatz findet nur insoweit statt, als entweder die Herstellung sonst nicht erforderlicher Anlagen in dem Bergwerke oder die sonst nicht erforderliche Beseitigung oder Veränderung bereits in dem Bergwerke vorhandener Anlagen nothwendig wird. Können die Betheiligten sich über die zu leistende Entschädigung nicht gütlich einigen, so erfolgt die Festsetzung derselben nach Anhörung beider Theile und mit Vorbehalt des Rechtsweges durch einen vorläufig vollstreckbaren Beschluß des Oberbergamts.[155])

g. Vorschriften, betreffend die Bauten in der Nähe von Chausseen (Land- und Heerstraßen).

Neubauten an den Chausseen dürfen ohne vorgängigen Baukonsens nicht vorgenommen werden.[156]) Die Polizeibehörde hat dabei

---

stelle der Eisenbahnbauten ihre Genehmigung an Bedingungen zu knüpfen, derartig, daß ohne die Erfüllung derselben der Bau unterbleiben muß, so würde, falls diese Bedingungen mit der Durchführung des Eisenbahnbaues nicht vereinbar sind, die Befugniß des Ministers der öffentl. Arb. zur alleinigen Feststellung der Eisenbahnbauten illusorisch bezw. von dem Ermessen einer jeden betheiligten Ortspolizeibehörde abhängig und der Kognition der Verwaltungsgerichte unterstellt sein. Daß dies gegen die Absicht des Gesetzes, ist an früherer Stelle (s. S. 478 f., 522) wiederholt begründet worden. Es steht daher auch hier der Ortspolizeibehörde nur die gutachtliche Mitwirkung, nicht aber die Genehmigungsbefugniß oder ein Einspruchsrecht in Betreff der Feststellung der betreffenden Eisenbahnanlagen zu (s. auch den Min.-Erl. Anm. 120. 121 S. 512—514).

[154]) § 153 des Allg. Preuß. Berggesetzes v. 24. Juni 1865. Wachler, Kommentar, S. 204—206. Klostermann desgl. 4. Aufl. S. 263 f. Erl. des Min. der öffentl. Arb. vom 2. Mai 1887. E.-V.-Bl. S. 271.

[155]) § 154 l. c. Ueber die Schadensersatzpflicht des Bergwerksbesitzers für Beschädigung des Grundeigenthums, der Gebäude und Anlagen Dritter s. §§ 148 bis 152 l. c. Dernburg Pr. Priv.-R. 3. Aufl. I § 271 S. 664 f. 666. Klostermann a. a. O. S. 253 f.

[156]) Reskr. des Min. d. Innern u. d. Polizei v. 17. Sept. 1827 (Anm. XI 771). Jäschke S. 61. v. Rönne S. 813. 814. In Berlin muß vor Ertheilung des Konsenses das betreffende Bauprojekt dem Wegebaubeamten zur Erklärung vorgelegt werden. (Verf. d. Pol.-Präs. v. 1. April 1858.)

die Entfernung zu bestimmen, in welcher die aufzuführenden Gebäude, Mauern, Planken etc. von der Chaussee abstehen müssen.[157]) Auch diese Bestimmungen haben auf Eisenbahnen nur insoweit uneingeschränkt Bezug, als es sich um Bauten handelt, die außerhalb des ministeriell genehmigten Projektes liegen. Auf projektmäßige Anlagen finden diese Vorschriften nur insoweit Anwendung, als dies nach der Bestimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten mit den Bau- und Betriebszwecken der Eisenbahnen vereinbar ist.[157a])

B. Beschränkungen der Bauten der Eisenbahn-Adjacenten.

Wie einerseits die Eisenbahnunternehmer, so sind andererseits auch die Adjacenten der Eisenbahn — abgesehen von den allgemeinen gesetzlichen und polizeilichen Baubeschränkungen — einer Reihe besonderer Baubeschränkungen im öffentlichen Sicherheits- und ordnungspolizeilichen Interesse mit Rücksicht auf die Nähe der Eisenbahnen unterworfen.

a. Die bezüglichen Vorschriften sind sämmtlich zur Verhütung der Feuersgefahr getroffen. Sie zerfallen in solche, welche die Anlage noch zu errichtender neuer Bauten und Anlagen, sowie die Lagerung feuergefährlicher Materialien in zu großer Nähe der Eisenbahn beschränken, und in solche, welche Schutzvorkehrungen für bereits vorhandene Bauten und Anlagen vorschreiben. Endlich sind hierher im weiteren Sinne auch diejenigen Bestimmungen zu rechnen, welche zum Schutze adjacirender Waldungen Anbaubeschränkungen vorschreiben.

1. Vorschriften, betreffend die Errichtung von Gebäuden und die Lagerung von Materialien in der Nähe von Eisenbahnen.[158])

---

[157]) Reskr. d. Min. der Fin., d. Inn. u. d. Polizei v. 10. Juni 1834 (Annal. XVIII 551). v. Rönne S. 814. Jäschke S. 61.

[157a]) aus den oben S. 478 f., 512 f. erörterten Gründen. Ueber das Entschädigungsrecht der durch die Eingriffe in öffentliche Wege geschädigten Privaten, Anlieger etc. s. S. 363, 364.

[158]) Anfänglich fand man keinen Anlaß, hierüber polizeiliche Vorschriften zu erlassen, weil die Erwägung der Gefahr, der die bauliche Anlage durch die Nähe der Eisenbahn ausgesetzt wird, Sache des Bauenden sei. (Erl. d. Min. d. Inn. u. d. P. v. 23. Juni 1840, Min.-Bl. d. i. V. S. 245.) In einer Reihe späterer Erlasse wurden jedoch polizeiliche Vorschriften im öffentlichen Interesse für nothwendig gehalten und die Entfernungen bestimmt, die beim Bau in der Nähe von Eisenbahnen und der Lagerung leicht entzündbarer Gegenstände — außer bei feuersicherer Bedachung oder ausnahmsweiser, durch die örtlichen Verhältnisse bedingter

Zur Errichtung von Gebäuden und zur Lagerung leicht entzündbarer Gegenstände[159]) in der Nähe von Eisenbahnen ist behufs Abwendung von Feuersgefahr die polizeiliche Genehmigung erforderlich, wenn die Entfernung des Gebäudes oder der zu lagernden Gegenstände, von der nächsten Schiene in der Horizontale gemessen, weniger als 38 m beträgt.[160]) Liegt die Eisenbahn auf einem Damme,

---

Erlaubniß — zur Vermeidung der Fortschaffung und von Geldstrafen innegehalten werden müssen. (Erl. d. Min. d. Inn. v. 11. Juli 1845 a. a. O. S. 223, Min. d. Inn. u. d. Fin. v. 4. Dez. 1847 a. a. O. S. 332, 20. März 1848 a. a. O. S. 133, 28. Febr. 1873 a. a. O. S. 63.) Diese Erlasse wurden sämmtlich, insoweit nicht die in den einzelnen Gebietstheilen geltenden gesetzlichen Bestimmungen entgegenstanden, aufgehoben durch die von den Ministern d. Inn. u. für Handel rc. mittelst Erlasses v. 7. Januar 1875 (II 28719, V 7187, III 24267 M. f. H., II 9036 M. d. J.) ergangenen „Polizeilichen Vorschriften, betreffend die Abwendung der Feuersgefahr bei den in der Nähe von Eisenbahnen befindlichen Gebäuden und lagernden Materialien". Diese Vorschriften sind von den einzelnen Bezirksregierungen für ihre Verwaltungsbezirke in Form von Polizeiverordnungen — und zwar in den alten Provinzen gemäß §§ 6 u. 11 des Ges. v. 11. März 1850, G.-S. S. 265, in den neuen auf Grund der §§ 6 u. 11 der Kgl. Verordn. v. 20. Sept. 1867, G.-S. S. 1529 — durch die Amtsblätter besonders publicirt worden. Für die Polizeibezirke der Städte Berlin und Charlottenburg sind diese Vorschriften jedoch neuerdings aufgehoben und durch andere ersetzt worden (s. Polizei-Verordn. v. 16. Decbr. 1880, Amtsbl. S. 471). Jäschke a. a. O. S. 62 Anm. 21 u. S. 300. 301.

In Betreff der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung gelten die gleichen Vorschriften. Doch ist den Kgl. Eisenbahn-Directionen durch Erlaß d. Min. d. öff. Arb. v. 21. Febr. 1883 (E.-V.-Bl. S. 45) anempfohlen, gewisse Erleichterungen bei der ihnen zustehenden Begutachtung über die Errichtung der qu. Baulichkeiten eintreten zu lassen (s. Anm. 160 u. Anm. 163).

[159]) Die Frage, ob darunter auch gemähtes und zum Abernten niedergelegtes oder in Mandeln oder Puppen aufgesetztes Getreide fällt, erscheint nach dem Wortlaut zweifelhaft. Mehrere Gerichte haben diese Frage bejaht, das Ober-Tribunal hat sich in einem Erk. v. 29. Novbr. 1878 in verneinendem Sinne ausgesprochen. Der Erl. der Minister d. Inn. u. der öffentl. Arb. v. 25. Novbr. 1883 $\frac{\text{II } 17594}{\text{IV } 3177}$ bemerkt, daß zu einer förmlichen Deklaration der qu. Polizeivorschrift in dem Sinne, daß sich dieselbe auf solches Getreide nicht erstrecke, eine hinreichende Veranlassung zur Zeit nicht vorliege. Nach den angestellten Erhebungen werden die betreffenden Vorschriften seitens der zuständigen Behörden fast überall schon jetzt auf Getreide der bezeichneten Art thatsächlich nicht angewendet; in denjenigen Fällen aber, in denen dies geschehen ist, haben sich Unzuträglichkeiten hieraus kaum je ergeben, zumal die betheiligten Grundbesitzer in der Regel schon im eigenen Interesse das Getreide möglichst entfernt von der Bahn zu lagern und auch den etwa seitens der Organe der Eisenbahnverwaltung dieserhalb an sie ergehenden Aufforderungen bereitwilligst zu entsprechen pflegen. Um etwaigen Unzuträglichkeiten möglichst zu begegnen, sind die Königlichen Eisenbahnbehörden angewiesen worden, die Anwendbarkeit der in Rede stehenden Polizeivorschriften auf das fragl. Getreide ihrerseits nicht zu betonen und von Strafanträgen wegen Lagerung desselben innerhalb des Feuerrayons überall dann abzusehen, wenn dasselbe lediglich in normaler Ausführung der Ernte auf den Grundstücken, auf denen es gewonnen worden ist, vorläufig belassen wird.

[160]) § 1 der Polizeivorschriften v. 7. Jan. 1875 (s. Anm. 158); doch bestimmt in Betreff der Eisenbahnen untergeordn. Bedeutung der Erl. d. Min. d. öff. Arb. v. 21. Febr. 1883 E.-V.-Bl. 1883 S. 45: Es empfiehlt sich eine Erleichterung der bestehenden polizeilichen Beschränkungen dadurch herbeizuführen, daß für die Folge von

so ist die vorgedachte Genehmigung schon dann erforderlich, wenn die Entfernung von der nächsten Schiene das Maß von 38 m nicht mindestens um das Anderthalbfache der Höhe des Dammes über das Terrain übersteigt, z. B. bei einem 10 m hohen Damme nicht mindestens 38 + $1\frac{1}{2}$. 10 = 53 m beträgt.[161])

Die Genehmigung wird von der Ortspolizeibehörde bezw. vom Kreislandrathe ertheilt.[162]) Die Genehmigung ist nach vorgängiger gutachtlicher Aeußerung der Eisenbahnverwaltung[163]) nur dann zu ertheilen, wenn entweder durch eine genügende feuersichere Bedeckung der zu errichtenden Gebäude bezw. der zu lagernden Gegenstände oder durch besondere örtliche Verhältnisse auch bei geringerer Entfernung die Feuersgefahr ausgeschlossen wird.[164]) Diese Vorschriften[165]) finden auch dann Anwendung, wenn die Eisenbahngeleise, in deren Nähe ein Gebäude errichtet oder Material gelagert werden soll, noch nicht hergestellt sind, sobald die projektirte Anlage der Geleise unter Mittheilung einer beglaubigten Kopie des genehmigten Projekts[165a]) dem zuständigen Landrathe (bezw. der sonst

---

Einwendungen gegen die den Eisenbahnbehörden zur gutachtlichen Aeußerung mitgetheilten Baugesuche 2c. (s. Anm. 163), sofern es sich um die Errichtung von Gebäuden 2c. in einer über 25 m unter Hinzurechnung der $1\frac{1}{2}$fachen Dammhöhe hinausgehenden Entfernung von Bahnen untergeordneter Bedeutung handelt, in der Regel abgesehen wird.

[161]) § 2 der Polizei-Vorschr., s. Anm. 160.

[162]) § 3 l. c.

[163]) Die Eisenbahnverwaltung hat hiernach nicht die Genehmigung, sondern nur ein Gutachten zu ertheilen. Die Genehmigung erfolgt durch die Ortspolizeibehörde bezw. den Landrath, welcher an jenes Gutachten nicht gebunden ist. S. Anm. 164 u. Entsch. d. O.-V.-G. Bd. 5 S. 357.

[164]) § 4 l. c. Für Bahnen untergeordneter Bedeutung sind Erleichterungen in Betreff der Entfernung den Eisenbahnbehörden bei Abgabe ihrer gutachtlichen Aeußerungen durch den Erlaß v. 21. Febr. 1883 anempfohlen. — Wenn die Genehmigung zum Bau von der Ortspolizeibehörde versagt wird, so sind gegen die betreffende Verfügung die durch die §§ 127 ff. des Ges. über d. Allg. Land.-Verw. v. 30. Juli 1883 gegebenen Rechtsmittel zulässig. († 155 des Zuständ.-Ges. vom 26. Juli 1876, auf welchen sich die Entsch. d. O.-V.-G. v. 13. März 1879 Eisb.-V.-Bl. S. 90 stützt, ist aufgehoben.)

Die Ortspolizeibehörde hat aber nur die Thatsache festzustellen, daß die feuersichere Bedeckung genügend ist. Ueber die Frage, ob eine feuersichere Bedeckung herzustellen ist und wer dieselbe anzulegen und zu unterhalten hat, hat nur die nach § 14 des Ent.-Ges. v. 11. Juni 1874 bezw. § 14 des Eisb.-Ges. v. 3. Nov. 1838 zuständige Behörde Entscheidung zu treffen. Darin ist weder durch die Kreisordnung noch durch das Zuständigkeitsgesetz eine Aenderung erfolgt.

[165]) Wenn im § 5 der Polizeil. Vorschriften v. 7. Januar 1875 nur auf die §§ 1—3, nicht auch auf § 4 Bezug genommen ist, so liegt ohne Zweifel nur eine Omission vor, da nicht ersichtlich ist, weshalb nicht auch § 4 im Falle des § 5 Anwendung finden soll. Dieser Fehler ist in sämmtliche auf Grund jener Vorschriften erlassenen Polizeiverordnungen übergegangen und bedarf der Verbesserung.

[165a]) § 5 l. c. Auch wenn sich in das Projekt nur die Mittellinie, nicht auch die einzelnen Geleise eingezeichnet finden. Es wird nur die Anzeige von der

zuständigen Polizeibehörde) angezeigt und von diesem die Anzeige durch das Amtsblatt des Bezirks bekannt gemacht ist.[166]) Auf die zum Betriebe einer Eisenbahn erforderlichen Gebäude und Materialien finden diese Bestimmungen keine Anwendung.[167]) Wer denselben zuwider in der Nähe von Eisenbahnen Gebäude errichtet oder Materialien niederlegt, hat deren Fortschaffung im Wege der administrativen Exekution zu gewärtigen[168]) und verfällt in die im § 367 Nr. 6 und 15 des Strafgesetzbuchs[169]) angedrohte Strafe.[170])

2. Hinsichtlich der bei der Anlage einer Eisenbahn innerhalb der vorstehend bezeichneten Entfernungen von dem nächsten Geleise bereits vorhandenen Gebäude und Materiallagerungen sind allgemeine Vorschriften nicht erlassen. Vielmehr bleibt die Bestimmung derjenigen Vorkehrungen, welche zum Schutz gegen die durch die Nähe der Eisenbahn bedingte Feuersgefahr erforderlich sind, der Landes-

---

projektirten Gleisanlage bei der zuständigen Polizeibehörde und die Vorlage einer Kopie des genehmigten Projekts erfordert, ohne Anordnung darüber, daß in dem letzteren die einzelnen Geleise eingezeichnet sein müssen. Die Polizeiverordnung geht demnach davon aus, daß das Bahnprojekt in der Gestalt, in welcher demselben die ministerielle Genehmigung ertheilt worden, auch für genügend anzusehen sei, um über die Lage der auszuführenden Geleise in dem erforderlichen Maße zu orientiren, eine Annahme, die auch deshalb gerechtfertigt erscheint, weil durch die Bestimmung der Bahnmittellinie die Lage der Geleise, für deren Abstand von der ersteren bestimmte Vorschriften bestehen, ohne Weiteres gegeben ist. (Erl. d. H.-M. v. 20. Mai 1876 II 5419. V 2653. III 8171.)

[166]) Zur Herbeiführung der Bekanntmachung projektirter Geleisanlagen in den Amtsblättern sind die Königl. Eisenbahn-Direktionen angewiesen worden, in geeigneten Fällen an die zuständigen Ortspolizeibehörden die erforderlichen Anträge zu richten. Der den Ortspolizeibehörden zu erstattenden Anzeige ist eine Kopie des definitiv genehmigten Projekts beizufügen. Die Anzeige ist daher nicht schon nach der vorläufigen Feststellung des Planes behufs Einleitung des Enteignungsverfahrens thunlich. (Erl. des H.-M. v. 20. Mai 1876 II 5419.)

[167]) § 7 l. c. Derartige Gebäude müssen, wenn sie ihren Zweck erfüllen sollen, der Natur der Sache nach zumeist in unmittelbarer Nähe des Bahnkörpers errichtet werden. Auch gehören sie zu den projektmäßigen Anlagen und unterliegen als solche nur der Kognition des Ministers der öffentl. Arb. bezw. der Eisenbahnbehörden, nicht aber der Ortspolizeibehörden. (s. oben S. 480.)

[168]) und zwar auf seine Kosten und ohne jede Entschädigung. (Bessel und Kühlwetter II S. 97.)

[169]) Diese Bestimmungen des Strafgesetzbuchs lauten: Mit Geldstrafe bis zu 150 M. oder mit Haft wird bestraft:

(Nr. 6) wer Waaren, Materialien oder andere Vorräthe, welche sich leicht von selbst entzünden oder leicht Feuer fangen, an Orten oder in Behältnissen aufbewahrt, wo ihre Entzündung gefährlich werden kann, oder wer Stoffe, die nicht ohne Gefahr einer Entzündung bei einander liegen können, ohne Absonderung aufbewahrt; (Nr. 15) wer als Bauherr, Baumeister oder Bauhandwerker einen Bau oder eine Ausbesserung, wozu die polizeiliche Genehmigung erforderlich ist, ohne diese Genehmigung oder mit eigenmächtiger Abweichung von dem durch die Behörde genehmigten Bauplane ausführt oder ausführen läßt.

[170]) § 8 l. c.

polizeibehörde vorbehalten.[171]) Doch erstreckt sich die Zuständigkeit derselben nicht auf die zum Betriebe der Eisenbahn selbst erforderlichen Gebäude und Materiallagerungen.[172])

Die bezüglichen Vorkehrungen können entweder in der Herstellung von Schutzanlagen bestehen, welche die leichte Entzündung zu verhüten geeignet sind, z. B. Umgebung des Bahndammes mit Blechtunnels, oder in baulichen Veränderungen der benachbarten Gebäude ꝛc., wie z. B. feuersichere Eindeckung, oder in der Beseitigung etwa vorhandener, leicht entzündlicher Bauwerke oder lagernder Materialien aus der unmittelbaren Nachbarschaft der zu erbauenden Eisenbahn.[173]) Da allgemeine Bestimmungen über die erforderlichen Schutzmaßregeln nicht erlassen sind, so bleibt für die Entscheidung der Enteignungsbehörde

---

[171]) § 6 l. c. In diesem Sinne führt schon der Erl. des Min. d. Fin. und d. Inn. v. 20. März 1848 (Min.-Bl. d. i. V. 1848 S. 133 Nr. 127) Folgendes aus: Die polizeilichen Vorschriften v. 4. Dezbr. 1847 (s. Anm. 158), die Errichtung von Gebäuden und Lagerung von Materialien in der Nähe von Eisenbahnen betreffend, gelten allerdings nur für solche Gebäude, die erst errichtet werden sollen, und sind also auf die schon vor Anlage der Eisenbahnen vorhandenen Baulichkeiten ꝛc. nicht anzuwenden. Rücksichtlich der letzteren können allgemeine Bestimmungen nicht erlassen werden, vielmehr muß in jedem einzelnen Falle der Grad der Gefährlichkeit maßgebend bleiben. Uebrigens wird dabei stets von dem Grundsatze der Verpflichtung der Eisenbahn-Gesellschaften zur Ausführung geeigneter, der Feuersgefahr vorbeugender Vorkehrungen auszugehen sein. Bei einzeln stehenden Gebäuden kann jedoch, wenn aus dem Brande derselben eine Gefahr für Menschen oder fremdes Eigenthum nicht zu befürchten steht, den Eisenbahn-Gesellschaften eine Einigung mit den Eigenthümern rücksichtlich der Entschädigung für die Nachtheile, welche das Gebäude durch die Nähe der Bahn auch wegen größerer Gefahr des Abbrennens erleidet, gestattet werden; doch ist dazu die Zustimmung der betr. Polizeibehörde erforderlich. Für den Polizeibezirk der Stadt Berlin bestimmt die Polizeiverordnung v. 16. Dezbr. 1880 (Amtsbl. S. 471) § 2, daß die Abänderung bei der Anlage von Eisenbahnen bereits bestehender Gebäude und Oeffnungen nur dann zu erfordern ist, wenn überwiegende Gründe der Sicherheit die Aenderung erheischen.

Die Entscheidung über die Herstellung und Unterhaltung dieser Vorkehrungen erfolgt auf Grund des § 14 des Ent.-Ges. v. 11. Juni 1874 bezw. § 14 d. Eisb.-Ges. v. 3. Novbr. 1888.

[172]) Hierüber hat der Minister der öff. Arb. zu befinden. S. auch Polizei-Verordnung für den Polizeibezirk der Stadt Berlin v. 16. Dezbr. 1880 (Amtsbl. S. 471) § 3.

[173]) s. Eger Enteign.-Ges. Bd. I S. 452. 453. Seydel Ent.-Ges. 2. Aufl. S. 98. 99. Der Erl. d. Min. d. öff. Arb. v. 21. Febr. 1883 E.-V.-Bl. S. 45 bestimmt: Es wird bei den zuständigen Landespolizeibehörden thunlichst dahin zu wirken sein, daß beim Neubau von Bahnen untergeordneter Bedeutung von besonderen Sicherheitsmaßregeln für die bereits vorhandenen Gebäude ꝛc., wenn dieselben 13 m hinter der in den polizeilichen Vorschriften v. 7. Jan. 1875 bezeichneten Entfernung zurückbleiben, Abstand genommen und demgemäß eine feuersichere Eindeckung derselben nicht beansprucht wird. Es läßt sich erwarten, daß die Landespolizeibehörden um so eher hierauf einzugehen geneigt sein werden, als nach den an einzelnen Stellen bereits gewonnenen Erfahrungen sich Unzuträglichkeiten aus einer derartigen Einschränkung des Feuerrayons bisher nicht ergeben haben.

in jedem einzelnen Falle der Grad der Gefährlichkeit maßgebend. Hierbei werden in der Regel zwar die auf ministerielle Anordnung für die einzelnen Regierungs-Bezirke erlassenen polizeilichen Vorschriften über die Abwendung von Feuersgefahr von den in der Nähe bereits bestehender Eisenbahnen zu errichtenden Gebäuden ꝛc. analog zur Anwendung gebracht; indeß sind Abweichungen in Betreff des Umfangs des Feuerrayons ꝛc. nicht ausgeschlossen. Im Enteignungsverfahren darf dem Eigenthümer die Ausführung derartiger Anlagen nicht auferlegt werden, auch nicht gegen Entschädigung seitens des Unternehmers, weil der Eigenthümer zu einer Thätigkeit (facere) nicht gezwungen werden kann und die Kompetenz der Regierung aus § 14 des Enteignungs-Gesetzes sich nicht auf einen derartigen Zwang erstreckt. Wohl aber muß sich der Eigenthümer die Ausführung seitens des Unternehmers gefallen lassen und kann hierzu eventuell im Enteignungszwange genöthigt werden. Nimmt aber der Eigenthümer freiwillig, im Wege der Vereinbarung, die fraglichen Einrichtungen auf Kosten des Unternehmers selbst vor, so hat er Anspruch auf volle Entschädigung, welche durch eine im Voraus zu bestimmende — möglicherweise unzureichende — Geldsumme nicht zu beschränken ist.[174])

Andererseits darf die Einwilligung des Eigenthümers zur Ausführung der Sicherungsanlagen nicht abgewartet werden. Dieselben sind vielmehr nach Maßgabe des Bedürfnisses alsbald auszuführen. Auch kann in dringlichen Fällen zur Abwendung unmittelbarer Gefahr überdies der Eigenthümer im Wege des polizeilichen Zwanges zur Duldung der Ausführung angehalten werden.[175])

---

[174]) Rek.-Besch. des Min. f. Handel v. 23. Okt. 1878 II 16900. B. I 162, 3 (A. 1. 9d), ebenso v. 26. Jan. u. 6. Febr. 1882.

[175]) Erl. d. Min. d. öff. Arb. v. 5. Nov. 1880 II 6. 13455 und v. 4. Nov. 1883 $\frac{\text{IV 2976/7}}{\text{IIa 16482/3}}$; indeß nicht auf Grund des § 14 des Enteign.-Gesetzes, sondern auf Grund der allgemeinen Polizeigewalt. Wenn ein Haus durch den Eisenbahnbetrieb der Feuersgefahr ausgesetzt ist, so kann der Umstand, daß durch einen Brand desselben die übrigen Gebäude des Dorfes nicht mit Ansteckung bedroht sind, keinen Grund abgeben, von der Anordnung derjenigen Sicherheitsmaßregeln Abstand zu nehmen, welche zur Abwendung der Feuersgefahr erforderlich sind. Die Annahme, daß ein öffentliches Interesse für den Schutz isolirter, wenngleich bewohnter Gebäude gegen die Gefahr des Brandes nicht bestehe, ist eine irrige. Es erscheint als Pflicht der mit der Ausübung der Landespolizei betrauten Behörde, auch für die Sicherung derartiger Gebäude Fürsorge zu treffen, insofern es nicht nach dem Schlußsatze des Min.-Erl. vom 29. März 1848 (s. Anm. 171) für zulässig zu erachten ist, von einer bezüglichen Anordnung abzusehen und die Entschädigung der dem betr. Gebäude aus der Nähe der Bahn erwachsenden Nachtheile der Vereinbarung des Eigenthümers mit der Eisenbahn-Verwaltung zu überlassen. (Erl. des Hand.-Min. v. 12. Febr. 1876 II 2221. III 2839.)

3. **Hieran reihen sich noch Anbaubeschränkungen der in der Nähe von Eisenbahnen belegenen Waldungen.**

Die besondere Gefahr, welcher die in unmittelbarer Nähe der Eisenbahnen belegenen Waldungen ausgesetzt sind, durch den Eisenbahnbetrieb, vornehmlich durch den Auswurf glühender Kohlen aus den Lokomotiven in Brand zu gerathen, hat schon früh dazu Anlaß gegeben, auf entsprechende Vorbeugungsmaßregeln zur Verhütung von Waldbränden Bedacht zu nehmen. Wenngleich es bei der Verschiedenheit der lokalen Verhältnisse nicht angängig erschien, allgemein bindende Polizeivorschriften hierüber zu erlassen, so ist es doch durch eine Reihe von Ministerialverfügungen rücksichtlich der Staatsforsten den Landespolizeibehörden zur Pflicht gemacht, in geeigneter Weise darauf hinzuwirken, daß nicht nur fortgesetzt sorgfältige Revisionen der betreffenden Bahnstrecken und des benachbarten Waldterrains durch die Bahnbediensteten stattfinden, sondern auch der Anbau von Waldungen in der unmittelbaren Nähe der Eisenbahnen durch Freilassung von Schutzstreifen und Schutzgräben beschränkt wird.

Zu diesem Behufe sind folgende Vorkehrungen vorgeschrieben bezw. gestattet und anempfohlen worden: Zu beiden Seiten der Bahn sind Streifen in einer Breite von 2 Ruthen (sc. 7,5 Meter) vom Bahnkörper bei Abträgen und geringen Aufträgen und von 4 Ruthen (sc. 15 Meter) bei höheren Aufträgen von Gras, Moos, Haide, Laub und Nadeln zu entblößen und durch Umhacken oder Umgraben stets wund zu erhalten. In einer Entfernung von 10 Ruthen (sc. 37,5 Meter) vom Bahnkörper sind parallel den Schutzstreifen Schutzgräben mit einer Sohlbreite von 2 Fuß (sc. 63 Centimeter) und einer Kronenbreite von 8 Fuß (sc. 2,5 Meter) anzulegen. Die Parallel-Schutzgräben können durch Quergräben von gleicher Beschaffenheit in angemessenen Zwischenräumen mit den Schutzstreifen verbunden werden. In jüngeren Beständen sind auf den Schutzstreifen die unteren Aeste und an den Schutzgräben die überhängenden Aeste durch Auslichtung und Ausschneidung zu entfernen. An denjenigen Stellen, welche erfahrungsmäßig durch den Funkenauswurf der Lokomotiven besonders stark gefährdet und als solche von Kommissarien der Eisenbahn- und Forstverwaltung nach gemeinschaftlicher Untersuchung bezeichnet sind, ist auch das zwischen den Schutzgräben und Schutzstreifen belegene Terrain gleichwie die letzteren wund zu machen und zu erhalten. Von dem zu diesen Vorkehrungen erforderlichen Terrain können auch an den besonders gefährdeten Stellen Streifen von angemessener Breite außer Forstkultur gesetzt und von der Forstverwaltung entweder

selbst landwirthschaftlich benutzt oder zu solcher Benutzung an die Eisenbahnverwaltung zur Afterverpachtung an ihre Beamten und und ständigen Arbeiter verpachtet werden.[176])

Für Privatforsten bestehen derartige Normativbestimmungen zwar nicht, so daß bezüglich dieser die Anordnung der zum Schutze gegen Waldbrände erforderlichen Vorkehrungen den Landespolizeibehörden überlassen ist. Doch liegt es in der Natur der Sache, daß letztere die auf Grund der Erfahrung erlassenen Normativbestimmungen für Staatsforsten auch auf Privatforsten thunlichst zur analogen Anwendung bringen und sich als Direktive dienen lassen.[177])

b. Die Entschädigungsansprüche der Adjacenten für die ihnen nach Vorstehendem auferlegten Beschränkungen regeln sich, insoweit die Auflage im Enteignungsverfahren erfolgt, formell und materiell nach den Normen des Enteignungsgesetzes,[178]) insoweit aber die bezüglichen polizeilichen Anordnungen außerhalb des Enteignungsverfahrens geschehen, nach den Entschädigungsgrundsätzen des allgemeinen bürgerlichen Rechts.[179])

---

[176]) Cirk.-Verf. d. Ministers d. Kgl. Hauses v. 27. Sept. 1846 Nr. 17464. Cirk.-Verf. d. Fin.-Min. v. 11. Sept. 1853 (Min.-Bl. d. i. V. S. 211). Cirk.-Verf. d. Hand.-Min. v. 5. Nov. 1853 II 7857 u. 8. Aug. 1856 II 4451, des Fin.-Min. v. 22. Aug. 1856 II 12122, der Hand.- u. Fin.-Min. v. 30. Sept. 1857 II 7793, H.-M., II 14196 F.-M., des Fin.-Min. v. 8. Juli 1864, IIb 7810, des H.-M. v. 19. Juli 1869 II 9809, 2. Dezbr. 1876 II 19960. V 10322, 19. Sept. 1877 II 16035. V 8380, des Min. d. öff. Arb. v. 4. Juli 1883 IIa 10257 und 23. Juni 1885 E.-V.-Bl. 1885 S. 167.

[177]) Erl. d. Hand.-Min. v. 19. Juli 1869 II 9809.

[178]) s. Abschn. V Theil 6 §§ 22—29. Die Enteignung von Grundeigenthum zur Herstellung und Freihaltung des Feuerrayons (a u. b) oder der Schutzstreifen (c) oder zur Anlage anderer Schutzvorkehrungen wird nur in seltenen Fällen nothwendig sein. In der Regel handelt es sich nur um die Auflage einer bloßen Eigenthumsbeschränkung (s. Cirk.-Erl. des H.-M. v. 19. Sept. 1877 II 16035. V 8380 oben S. 334 Anm. 48 u. S. 379 Anm. 228a) d. h. um den Erwerb des dinglichen Rechts des Eisenbahnunternehmers an den anliegenden Grundstücken, deren Eigenthümern den Bau bezw. Anbau gänzlich zu untersagen oder nur in beschränktem Umfange oder unter gewissen Bedingungen (feuersichere Bedeckung, Wundhaltung &c.) zu gestatten oder selbst auf den betreffenden Grundstücken Schutzanlagen &c. errichten zu dürfen. Für den damit korrespondirenden Verlust ihres freien Verfügungsrechts müssen die Grundeigenthümer gemäß §§ 6. 8 ff. des Ent.-Ges. entschädigt werden. Werden erst späterhin durch die Landespolizeibehörde auf Grund des § 14 Eisenb.-Ges. derartige Vorkehrungen angeordnet und die Auflagen von Eigenthumsbeschränkungen nothwendig, so muß das Enteign.-Verfahren wieder neu aufgenommen und in diesem die Entschädigung festgesetzt werden (s. S. 334 Anm. 51).

[179]) z. B. wenn späterhin dem Eigenthümer die feuersichere Bedeckung polizeilich aufgegeben wird.

§ 35. Das Baurecht.[180])

Das Prinzip der Freiheit des Eigenthums begründet für den Eigenthümer das Recht, seinen Grund und Boden zur Herstellung von Bauten zu verwenden und diese seinen Zwecken und Bedürfnissen entsprechend einzurichten.[181]) Aber dieses Recht findet seine Grenze darin, daß die Ausführung von Bauten weder die Gefährdung der öffentlichen Interessen (des gemeinen Besten) zur Folge haben, noch die bestehenden Privatrechte Dritter in einer die Rechtssphäre und die durch Recht und Gesetz anerkannte Grenze des Nachbareigenthums verletzenden Weise beeinträchtigen darf. Während in ersterer Beziehung der Schutz durch baupolizeiliche Bestimmungen geschaffen ist, bestehen im Interesse und zur Sicherung der Privatrechte Dritter baurechtliche Normen, welche die Beschränkungen der Baubefugniß des Grundeigenthümers seinen Nachbarn gegenüber regeln.[181a])

Diese Baubeschränkungen beruhen zuvörderst auf dem allgemeinen Rechtsgrundsatze, daß der Grundeigenthümer bei Anlagen und Bauten auf seinem Grund und Boden weder die Grenzen seines Eigenthums unmittelbar überschreiten,[182]) noch — innerhalb seiner Grenzen — durch Handlungen und Unterlassungen Zustände schaffen darf, welche auf die Nachbargrundstücke in ungewöhnlichem Maße schädlich einwirken.[183]) Sodann sind den Eigenthümern eine Reihe von Baubeschränkungen durch positive Gesetzesbestimmungen auferlegt, welche den Nachbarn die Befugniß geben, sich gegen Eingriffe in ihre Rechtssphäre zu schützen, die ihnen bei schrankenlosem Gebrauche des Eigenthumsrechts durch Bauten auf angrenzenden Grundstücken erwachsen können.[184]) Diese theils auf allgemeiner

---

[180]) Förster-Eccius, Pr. Priv.-Recht 4. Aufl. Bd. II §§ 169. 170. 187. Dernburg 3. A. I § 220. 221. 292 ff. Grein, das Baurecht nach d. Vorschr. des Allg. Landrechts, 1863. Müller, das Baurecht in d. landrechtl. Gebieten Preußens, 1883. Döhl, Preuß. Baurecht, 1868. Wildungen, Baurecht und Baupolizei, 1873. Wolff, die Rechtsverhältn. zw. Grundeigenthümer u. Nachbar, 2. Aufl. 1876. Zander, Handb. d. Preuß. Baugesetze, 1881. Maaßen, das Baurecht f. d. rhein. Rechtsgebiet, 1885. Raschdorff, Baurecht der Rheinprovinz, 4. Aufl. 1869.

[181]) § 34 S. 473.

[181a]) Müller a. a. O. S. 1. Grein S. 19—21.

[182]) Dernburg § 220 S. 528. Förster-Eccius § 169 S. 167.

[183]) Dernburg § 220 S. 530. Förster-Eccius § 169 S. 167. 168.

[184]) Dernburg § 221 S. 532—537. Förster-Eccius § 170. Müller S. 2. 45. Grein S. 21. Hesse, die Rechtsverhältnisse der Grundstücksnachbarn, 1859. Werenberg in Gerber u. Jherings Jahrb. Bd. 6 S. 1 f. Jhering das. S. 81 f. Schelhaß, das Nachbarrecht, 1863. Vangerow I § 297. Windscheid I § 169. Zachariae (Puchelt) II S. 37.

Rechtsnorm, theils auf positivem Gesetz beruhenden Einschränkungen der Baufreiheit des Eigenthümers im Interesse der Nachbarn bilden das Nachbarrecht. Endlich kann der Eigenthümer aber auch in seiner Baubefugniß durch Rechte eingeschränkt sein, welche ihm gegenüber Dritte durch besondere Privatrechtstitel erworben haben. Diese, zu speziellen Baubeschränkungen des Eigenthümers führenden Rechte sind die Grundgerechtigkeiten.[185]) Der Inhalt des Baurechts umfaßt alle diese Arten von Baubeschränkungen, sowohl die auf allgemeiner Rechtsnorm und auf positiven gesetzlichen Bestimmungen (Nachbarrecht), wie auch auf besonders erworbenen Privatrechtstiteln (Grundgerechtigkeiten) beruhenden.[186])

Jeder Eigenthümer ist grundsätzlich den baurechtlichen Normen bezw. den Baubeschränkungen durch Nachbarrecht und Grundgerechtigkeiten unterworfen und für die Beobachtung dieser Normen verantwortlich. Im Falle ihrer Verletzung und Ueberschreitung hat der dadurch beeinträchtigte Nachbar in der Regel ein dreifaches Wahlrecht: Er ist befugt, die Beseitigung bezw. Abänderung der ihn schädigenden Anlage oder die Herstellung von Schutzeinrichtungen gegen dieselbe oder Schadloshaltung im Rechtswege zu verlangen.

Von dieser Regel ist jedoch zunächst im Interesse der Industrie für gewerbliche Anlagen eine Ausnahme gemacht und bestimmt worden, daß, soweit die bestehenden Rechte zur Abwehr benachtheiligender Einwirkungen, welche von einem Grundstücke auf ein benachbartes Grundstück geübt werden, dem Eigenthümer und Besitzer des letzteren eine Privatklage gewähren, diese Klage einer mit obrigkeitlicher Genehmigung errichteten gewerblichen Anlage gegenüber niemals auf Einstellung des Gewerbebetriebs, sondern nur auf Herstellung von Einrichtungen, welche die benachtheiligenden Einwirkungen ausschließen, oder, wo solche Einrichtungen unthunlich oder mit einem gehörigen Betriebe des Gewerbes unvereinbar sind, auf Schadloshaltung gerichtet werden kann.[187]) Das Wahlrecht des beeinträchtigten Eigenthümers bezüglich

---

[185]) Förster-Eccius § 187 S. 384 f. Dernburg I. §§ 292 f. S. 716 f. Bornemann IV S. 365 f. Müller S. 2. 46. 117. C. F. Koch, Priv.-R. I S. 553. II S. 267. Grein S. 23. Arndts Pandekt. S. 282 f. Böcking II S. 272 f. Brinz I S. 252 f. Keller S. 314. Puchta § 183 f. Vangerow I S. 717 f. Windscheid I § 209 f. Beseler S. 798 f. Bluntschli S. 256 f. Gerber S. 362 f. Zachariae (Puchelt) II S. 34.

[186]) trotz der begrifflichen Unterschiede: s. Müller S. 46. Grein S. 23. 24. 59. Förster-Eccius S. 168.

[187]) § 26 Reichs-Gew.-Ordn. Dernburg § 220 S. 531 Note 19. Förster-Eccius § 169 S. 167 Anm. 37. Auf Eisenbahnunternehmungen ist § 26 der Reichs-Gew.-Ordn. gemäß § 6 l. c. nicht anwendbar.

der Art der Klagestellung ist also gegenüber dem Bauherrn einer gewerblichen Anlage wesentlich beschränkt. Die Klage auf Beseitigung der Anlage ist ausgeschlossen, die Klage auf Herstellung von Schutzeinrichtungen darauf beschränkt, daß solche mit dem Betriebe vereinbar, so daß, falls dies nicht angängig, nur die Klage auf Geldentschädigung übrig bleibt.

Noch weiter als bei anderen gewerblichen Anlagen geht aber die Beschränkung im Interesse der Anlage und des Betriebs von Eisenbahnen. Die eigenartige Natur und wirthschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen als öffentlicher Straßen und Verkehrsanstalten verbunden mit der besonderen Art ihrer gegen eigenthümliche Betriebsgefahren gerichteten Bauten haben auch auf diesem Gebiete bezüglich der Rechte und Pflichten der Eisenbahnunternehmer zu Besonderheiten geführt, welche sich als Abweichungen von den allgemeinen civilrechtlichen Normen des Baurechts charakterisiren und deshalb — als zum Spezialrecht der Eisenbahnen gehörig — hier der Erörterung bedürfen. Es sind — wie bei den baupolizeilichen — so auch bei den baurechtlichen Normen zu unterscheiden:

1. Eisenbahnbauten, welche nach Maßgabe des vom Minister auf Grund des § 4 des Eisenbahngesetzes festgestellten Projekts zur Ausführung gelangen,
2. Eisenbahnbauten, welche nicht zu diesem Projekt gehören.

Bezüglich der Bauten letzterer Art — der außerprojektmäßigen — gelten ausnahmslos und ohne jede Abweichung oder Beschränkung die allgemeinen baurechtlichen Normen über Nachbarrecht und Grundgerechtigkeiten.[188] Die rechtliche Stellung des Eisenbahnunternehmers unterscheidet sich bezüglich dieser Bauten in keiner Weise von derjenigen anderer Eigenthümer und Bauherren. Daraus folgt auch, daß insofern mit dem Eisenbahnunternehmen andere gewerbliche Anlagen[189] accessorisch verbunden sind, auf diese letzteren die vorgedachten Bestimmungen der Reichs-Gewerbe-Ordnung Anwendung finden.[190]

Was dagegen die Bauten ersterer Art — die projektmäßigen — anlangt, so treten sowohl in Bezug auf die Rechte, wie auf die Pflichten des Eisenbahnunternehmers folgende Besonderheiten hervor:

---

[188]) s. Anm. 182—185.
[189]) z. B. Werkstätten, Gasanstalten, Schwellenimprägnirungsanstalten 2c.
[190]) s. Anm. 187.

A. Die Rechte des Eisenbahnunternehmers sind im Vergleiche mit den Rechten anderer Grundeigenthümer insofern exceptioneller Natur, als er civilrechtlich unbedingt befugt ist, nach Maßgabe des durch Gesetz oder Konzession gestatteten, vom Minister der öffentlichen Arbeiten nach § 4 des Eisenbahngesetzes festgestellten Bauplanes zu bauen. Im Wege der Privatklage kann er in der Ausübung dieses Rechts weder gehindert noch beschränkt werden. Während bei anderen obrigkeitlich genehmigten gewerblichen Anlagen, wenngleich nicht auf Einstellung des Betriebes,[191]) so doch nach Wahl des durch den Bau beeinträchtigten Nachbars im Rechtswege auf Herstellung von Sicherheitseinrichtungen oder Schadloshaltung im Rechtswege geklagt werden kann, ist dem Eisenbahnunternehmer gegenüber jede sowohl auf Beseitigung wie auf Aenderung der Anlage durch Schutzeinrichtungen gerichtete Klage grundsätzlich ausgeschlossen und der Rechtsweg ausschließlich auf Schadloshaltung[192]) beschränkt. Gegenüber der Befugniß des Eisenbahnunternehmers zur planmäßigen Ausführung des Eisenbahnbaus darf weder auf die Normen des Nachbarrechts, noch auf besondere Privatrechtstitel (Grundgerechtigkeiten) die Forderung auf Beseitigung oder Abänderung der projektmäßigen Anlagen oder auf die Herstellung von Schutz- und Sicherungseinrichtungen im Rechtswege gestützt werden. Vielmehr ist in allen Fällen nur der Anspruch auf Schadloshaltung zulässig.[193])

a. Der Grund für diese besondere Berechtigung des Eisenbahnunternehmers und der korrelaten besonderen Beschränkung der Privatrechte Dritter liegt, wie beim Eisenbahngrunderwerbe, so auch beim Eisenbahnbau in dem im öffentlichen Interesse ruhenden Zweck und Wesen des Eisenbahnbaus. Wie das Substrat und die Basis des Eisenbahnbaus — das zur Ausführung desselben erforderliche Grundeigenthum, die Rechte am Grundeigenthum, sowie die dauernden oder vorübergehenden Beschränkungen desselben — nicht ohne die besondere

---

[191]) S. 535.

[192]) Bei Entziehung oder Beschränkung entgegenstehender Legalservituten oder Grundgerechtigkeiten nach vorgängigem Enteignungsverfahren s. Anm. 201 S. 541.

[193]) Soviel ist ausgemacht — bemerkt Endemann R. d. E. S. 349. 350 —, daß kein Adjazent, mag die Beeinträchtigung seines Eigenthums oder Gebrauchs noch so stark sein, das Recht hat, die Anlegung der Bahn zu verhindern oder die Einstellung des Betriebs zu verlangen. Der öffentlich-rechtlichen Ermächtigung, die für die Staatsbahn in dem Gesetz, für die Privatbahn in der Konzession liegt, und der daraufhin im Verwaltungswege erfolgten Feststellung der Linie, der Enteignung und der Genehmigung der Bauprojekte muß sich der Anlieger fügen. Aber er kann Verhütung oder Ausgleichung der Nachtheile, die er durch die Eisenbahnanlage erleidet, verlangen.

Berechtigung des Unternehmers zu Eingriffen in das Privateigenthum im Wege der Zwangsenteignung erworben werden können, so ist auch die Ausführung des Eisenbahnbaus ohne entsprechende Eingriffe in die auf allgemeinen Rechtsgrundsätzen und Gesetzesbestimmungen oder besonderen Privatrechtstiteln beruhenden Rechte Dritter (Restbesitzer oder Adjacenten) nicht möglich; die ungewöhnliche, durch die besondere Betriebsgefahr gebotene Art des Eisenbahnbaus, die eigenartigen, durch die Grundsätze der Eisenbahntechnik erforderten Einrichtungen und Bauten rufen nothwendig Kollisionen mit den auf dem allgemeinen Civilrechte beruhenden Rechten und Befugnissen der Nachbareigenthümer hervor, welche, soweit es die Ausführung des Eisenbahnbaus erfordert, gezwungen sind, vor dem höheren öffentlichen Interesse dieses Unternehmens zurückzutreten. Sowohl die Frage, ob und in welchem Umfange dies nothwendig ist, wie die weitere Frage, ob und inwieweit es etwa angängig ist, durch Schutz-, Sicherungs- und Ergänzungs-Anlagen eine gänzliche oder theilweise Entschädigung oder Befriedigung der in ihren Privatrechten geschädigten Nachbareigenthümer herbeizuführen, kann ausschließlich von sachkundigen Verwaltungsinstanzen nach Maßgabe der Erfahrungen und Grundsätze der Eisenbahntechnik und der Erfordernisse des Eisenbahnbaus und Betriebs, mithin *im Verwaltungswege* entschieden werden und muß der Kognition der Gerichte bezw. dem Rechtswege nothwendig entzogen bleiben. Der Rechtsweg kann sich daher überall nur auf eine Schadloshaltung in Geld, niemals auf eine Beseitigung oder Abänderung der schädigenden Eisenbahnanlagen oder auf die Herstellung von Sicherungsanlagen erstrecken.

Es ist dies zwar nirgends ausdrücklich ausgesprochen,[194]) aber es ergiebt sich mittelbar sowohl aus der positiven Vorschrift des § 4 des Eisenbahngesetzes, welche die Feststellung des Eisenbahnbauprojekts *uneingeschränkt* dem Minister der öffentlichen Arbeiten überträgt, und insoweit als Spezialgesetz allen civilrechtlichen Normen des Baurechts bezw. den Baubeschränkungen der preußischen Rechtsgebiete derogirt, wie in engem Zusammenhange damit aus § 14 des Eisenbahngesetzes und § 14 des Enteignungsgesetzes, welche die Entscheidung über die Herstellung von Sicherheitseinrichtungen[195]) *ausschließlich* den Ver-

---

[194]) wie für andere gewerbliche Anlagen durch § 6 der Reichs-Gew.-Ordn. s. Anm. 187.

[195]) soweit das vom Minister der öffentlichen Arbeiten festgestellte Bauprojekt noch Ergänzungen oder Abänderungen erfordert (s. jedoch hierzu § 24 S. 394).

waltungsinstanzen zuweisen und damit der richterlichen Kognition entziehen. Der auf allgemeinen Rechtsnormen beruhende civilrechtliche Anspruch des in seinen Rechten durch den Eisenbahnbau Beschädigten darf hiernach nur auf Geldentschädigung, nicht auf Beseitigung oder Abänderung der Eisenbahnanlagen oder Herstellung von Schutzanlagen gerichtet sein. Darin liegt die wichtige Einwirkung der öffentlich rechtlichen Grundsätze der §§ 4 und 14 des Eisenbahngesetzes und § 14 des Enteignungsgesetzes auf die civilrechtlichen Ansprüche der durch die Ausführung des Eisenbahnbaus in ihren Rechten Geschädigten, und die eigenartige Abweichung des Eisenbahnbaurechts von den Normen des allgemeinen civilrechtlichen Baurechts. Das Wahlrecht des Beschädigten fällt fort, seine Forderung darf nur auf Geld gestellt sein.[196])

b. Aus Vorstehendem ergeben sich hiernach folgende Grundsätze:

1. Für die civilrechtlichen Baubefugnisse des Eisenbahnunternehmers sind zwar prinzipiell die allgemeinen baurechtlichen Normen maßgebend.

2. Werden aber durch die projektmäßige Ausführung des Eisenbahnbaus Eingriffe in die Rechte Dritter nothwendig, so ist der Eisenbahnunternehmer civilrechtlich nur zur Geldentschädigung, nicht zu Beschränkungen des Baus verpflichtet und kann zu letzteren im Rechtswege nicht angehalten werden.

3. Es darf daher von dem Unternehmer weder die Unterlassung, noch die Beseitigung oder Abänderung der projektmäßigen Bauten gefordert werden, ebensowenig die Wiederherstellung der nach Maßgabe des festgestellten Projekts kassirten Bauten und Anlagen.[197])

4. Es ist ferner unstatthaft, im Rechtswege von dem Unternehmer die Herstellung von Anlagen zum Schutze oder zur Ermöglichung der

---

[196]) Es besteht — führen Bessel u. Kühlwetter I S. 141 aus — die Besonderheit, daß niemals die Vornahme oder Wegschaffung einer Anlage auf dem Rechtswege gefordert werden kann, wenn auch die Anlage eine solche ist, daß der Beeinträchtigte sonst jedem Privateigenthümer gegenüber in dieser Weise zu klagen berechtigt wäre, daß vielmehr, wenn auf administrativem Wege keine Abhülfe zu erlangen ist, dem Beeinträchtigten bloß die Entschädigungsklage übrig bleibt (s. auch Seydel Enteign.-Ges. S. 85).

[197]) W. Koch, Deutschl. Eisenb. I S. 137. Bessel u. Kühlwetter I S. 134. Ob.-Trib. Strieth. Bd. 1 S. 295 (299), Bd. 32 S. 172, Bd. 57 S. 93 (97), Bd. 84 S. 151, Bd. 98 S. 134. Erk. des Ger.-H. z. Entsch. d. Komp.-Konfl. v. 18. April 1857 J.-M.-Bl. 1857 S. 445 u. 19. Okt. 1872, eod. 1873 S. 65. 19 April 1873, eod. S. 179. 180. 7. Juni 1873. J.-M.-Bl. S. 239. 11. Juni 1881. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 57 (62, 63). Reichsger. v. 3. Dezember 1879, eod. Bd. 1 S. 35 und 30. Mai 1885 Bd. 4 S. 184.

Ausübung der durch die projektmäßigen Eisenbahnbauten beschränkten oder entzogenen Privatrechte oder zur Sicherung gegen daraus drohende künftige Gefahren und Nachtheile zu verlangen.[198])

5. Endlich ist es nicht zulässig, im Rechtswege die Kosten für derartige Anlagen (Ziffer 3 und 4) zu beanspruchen, weil dies nur eine andere (versteckte) Form der auf Herstellung gerichteten Forderungen sein würde.[199])

6. Gegen die civilrechtliche Forderung von Geldentschädigungen wegen Beseitigung, Beschränkung oder Verletzung der Rechte Dritter kann sich aber der Eisenbahnunternehmer nicht durch den Einwand schützen, daß er lediglich nach Maßgabe des ministeriell genehmigten und festgestellten Bauplanes und der verwaltungsseitig getroffenen Anordnungen den Bau ausführe bezw. ausgeführt habe.[200]) Denn durch das exceptionelle, im öffentlichen Interesse durch Gesetz und Konzession ertheilte Recht zu Eingriffen in die Privatrechte Dritter nach Maßgabe des projektmäßigen Baus wird die Pflicht zur Geldentschädigung auf Grund der allgemeinen civilrechtlichen Normen in keiner Weise berührt.

c. Mangels gütlicher Vereinbarung erfolgt die behufs Beseitigung der privatrechtlichen Baubeschränkungen erforderliche Entziehung von Nachbarrechten und Grundgerechtigkeiten, sowie die Feststellung und Geltendmachung der dafür zu leistenden Entschädigung in gleicher Weise wie der Erwerb des zum Eisenbahnbau nothwendigen Grundeigenthums selbst und — insoweit angängig — mit diesem zugleich

---

[198]) Jede Art der Verfolgung eines solchen Anspruchs im Rechtswege ist unstatthaft. Nur der Administrativweg ist zulässig. Es kann weder an Stelle der administrativen Entscheidung noch neben derselben durch das Gericht entschieden oder gegen die administrative Entscheidung der Rechtsweg beschritten werden. W. Koch a. a. O. I S. 136. 137. Dalcke Ent.-Ges. S. 76. Bähr u. Langerhans desgl. S. 56. Bering S. 81. Löbell S. 92. 93. Seydel S. 84. 86. 87. Erk. d. Ob.-Trib. Strieth. Bd. 83 S. 57, Bd. 81 S. 333, Bd. 98 S. 21. 129, Bd. 84 S. 151. Bd. 92 S. 344, Bd. 99 S. 105. Reichsger.: Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 169. 332. 389, Bd. 3 S. 375.

[199]) Entsch. des Reichsger. v. 19. Sept. 1884 Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 375. 376. Vgl. auch Entsch. d. Reichsger. v. 23. Dezbr. 1881 eod. Bd. 2 S. 169 f. Ob.-Trib. Strieth. Bd. 81 S. 333. Erk. des Ger.-H. d. Entsch. der Komp.-Konfl. v. 25. Juni 1853, 16. Dezbr. 1854 u. 9. Juni 1855. J.-M.-Bl. 1853 S. 335, 1855 S. 88 u. 330; 11. Juni 1864 eod. S. 316.

[200]) Entsch. des Reichsger. v. 2. Dezbr. 1879 Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 29, 20. April 1882 eod. Bd. 2 S. 263, 1. Nov. 1882 eod. S. 389. W. Koch S. 137 Note 4. Bessel u. Kühlwetter I S. 140. Bähr u. Langerhans S. 57. Seydel S. 85. Löbell S. 87—89. Ob.-Trib. Entsch. Bd. 21 S. 177. Strieth. Bd. 3 S. 300, Bd. 8 S. 337, Bd. 18 S. 223, Bd. 77 S. 103 (110 f.), Bd. 98 S. 21 (25), Bd. 1 S. 29, Bd. 2 S. 263 f. S. 389.

im Wege der Enteignung und ist bereits oben zur Darstellung gelangt.[201]) Denn indem die Enteignung unter Zugrundelegung des definitiv festgestellten Bauplanes stattfindet, erstreckt sie sich nicht allein auf den zur Eisenbahnanlage erforderlichen Grund und Boden, sondern in Rücksicht auf die künftige Bestimmung desselben zum Eisenbahn-Bau und Betrieb zugleich auch auf die Beseitigung aller privatrechtlichen Baubeschränkungen, welche dem projektmäßigen Bau entgegenstehen und mit demselben nicht vereinbar sind. Und zwar ist die Enteignung behufs Entziehung der korrelaten Rechte der Restbesitzer und dritter Anlieger nicht nur bei der ersten Herstellung des Eisenbahnbaus, sondern auch bei späteren[202]) projektmäßigen Neu- und Ergänzungsbauten (unter Wiederaufnahme des Enteignungsverfahrens) erforderlich.

d. Insoweit es sich aber nicht um die Beseitigung von Baubeschränkungen durch die Entziehung gesetzlicher Nachbarrechte oder auf Privatrechtstiteln beruhender Grundgerechtigkeiten, sondern um Eigenthumsbeschädigungen und Verletzungen[203]) in Folge der projektmäßigen

---

[201]) s. Abschn. V § 23 S. 362 f. Durch die Enteignung wird das enteignete Grundstück von allen darauf haftenden privatrechtlichen Verpflichtungen frei. Die Entschädigung tritt rücksichtlich aller dieser Lasten an die Stelle des enteigneten Grundstücks. Vgl. §§ 45. 46 Ent.-Ges. v. 11. Juni 1874 und hierzu oben S. 301 Anm. 28 f. u. S. 420 Anm. 172 f. Dies gilt sowohl für Grundgerechtigkeiten wie auch für Legalservituten. Vgl. §§ 46. 47 I 22 Preuß. Allg. L.-R.

[202]) Werden die späteren Bauten auf dem bereits für die erste Herstellung der Bahnanlage projektmäßig erworbenen Terrain errichtet, so ist der Fall nicht denkbar, daß hierzu die Aufhebung von Grundgerechtigkeiten oder Nachbarrechten nothwendig wird. Denn jenes Terrain ist von allen dinglichen Belastungen frei erworben worden und darf als res extra commercium nachträglich nicht wieder belastet werden, weder durch Vertrag, noch durch erwerbende Verjährung. Vgl. §§ 581. 582 Th. I Tit. 9 Preuß. Allg. Landr. u. oben S. 301 u. Anm. 29. 30, S. 420 u. Anm. 173.

[203]) gleichviel ob einmalige oder wiederholte und ob sie den expropriirten Restbesitzer oder Dritte, von der Expropriation nicht berührte Anlieger und Nachbarn treffen. Der expropriirte Restbesitzer ist zwar durch die Entschädigung für den ihm enteigneten Grundstückstheil auch für die Werthsverminderungen abgefunden, welche seinem Restbesitze durch den Bau und Betrieb der Eisenbahn entstehen. Aber diese Abfindung kann sich rechtsgültig nur auf solche Nachtheile aus der Abtretung sowie aus dem Bau und Betrieb der Eisenbahn beziehen, welche eine Werthverminderung bezw. Entwerthung des Restgrundstückes voraussichtlich zur Folge haben (wie z. B. Wirthschaftserschwernisse, Umwege, Verlust der Bauplatzqualität durch Baubeschränkungen und Bauverbote, ungünstige, den Betriebsgefahren künftighin ausgesetzte Lage des Grundstücks) und daher von vornherein bei Festsetzung der Entschädigung für die Parzelle verständigerweise mit in Anschlag gebracht werden. Dagegen kann sich die Abfindung auf Ansprüche aus der künftigen Verletzung des Nachbarrechts z. B. auf Schadensansprüche aus einzelnen Brandschäden durch Funken der Lokomotive, aus Wasserschäden, Zerstörung von Gebäuden durch Erschütterungen 2c. nicht erstrecken, weil derartige Schäden nach Eintritt und Umfang gänzlich unbekannt und unbestimmbar sind, mithin eine Veranschlagung bei der Bemessung der Entschädigung nicht finden können.

Ausführung der Eisenbahnbauten handelt, in deren Anlage und Einwirkung auf das Nachbareigenthum nach allgemeinen civilrechtlichen Normen ein ungewöhnlicher bezw. über das gewöhnliche Maß hinausgehender Gebrauch des Eigenthums seitens des Eisenbahnunternehmers liegt, ist der Weg der Enteignung nicht angängig, sondern unmittelbar und ohne Weiteres die Klage auf Geldentschädigung für den verursachten Schaden zulässig.

Die bezüglichen Entschädigungsansprüche können darauf beruhen, daß die projektmäßigen Eisenbahnbauten in ihrer eigenartigen, durch die Eisenbahntechnik gebotenen Konstruktion an sich zu Beschädigungen des Nachbareigenthums führen[204]) oder dadurch, daß den betreffenden Bauten die zum Schutze und zur Sicherung des Nachbareigenthums nothwendigen Anlagen und Vorkehrungen fehlen[205]) und aus deren Nichtvorhandensein Schäden entstehen, oder endlich dadurch, daß diese Einrichtungen zwar vorhanden, aber mangelhaft sind, sei es, daß sie seitens der für das Projekt zuständigen Behörden im Interesse des Eisenbahn-Baus und Betriebs verwaltungsseitig nicht vollkommener angeordnet werden können — weil dies mit dem Bau und Betrieb nicht vereinbar — oder unzulänglich und zweckwidrig angeordnet oder seitens des Unternehmers unzureichend und unsachgemäß ausgeführt worden sind.[206])

Diese Entschädigungsansprüche sind zwar — wie bereits an früherer Stelle (S. 375, 376) im Zusammenhang mit den Grundsätzen der Enteignung hervorgehoben, — auf den Umfang der allgemeinen civilrechtlichen Ersatzpflicht beschränkt und finden daher grundsätzlich in den allgemeinen civilrechtlichen Entschädigungsnormen ihren Maßstab und ihre Grenze.[207]) Aber aus

[204]) z. B. Störung der nachbarlichen Wasserverhältnisse, Versiegen von Quellen und Brunnen durch den schweren Druck des Bahndammes 2c.

[205]) Gräben, Einfriedigungen, Vorkehrungen gegen die Immission von Rauch, Funken 2c. Entsch. des Ger.-Hof. zur Entsch. der Komp.-Konfl. v. 25. Juni 1853 J.-M.-Bl. S. 336, 16. Dezbr. 1854 (eod. 1855 S. 88), 11. Juni 1864 (eod. 1864 S. 316). Ober-Trib. Strieth. Bd. 18 S. 223, Bd. 81 S. 333, Bd. 83 S. 57. Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 332. 389.

[206]) Entsch. d. Ger.-Hof. z. Entsch. d. Komp.-Konfl. J.-M.-Bl. 1857 S. 445, 1861 S. 138. Ob.-Trib. Strieth. Bd. 8 S. 337, Bd. 57 S. 93, Bd. 77 S. 103, Bd. 78 S. 125, Bd. 84 S. 151, Bd. 98 S. 21. Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 263, Bd. 4 S. 184.

[207]) Spezialgesetzliche Bestimmungen — wie z. B. § 10b des österreich. Konzessionsgesetzes v. 14. Sept. 1854 über die Verpflichtung der Eisenbahnunternehmungen zur Vergütung aller Schäden an öffentlichem und Privatgute durch den Eisenbahnbau (s. Röll, österreich. Eisenb.-Ges. Bd. 1 S. 84. Haberer S. 212) — kennt das Preuß. Recht nicht. Denn § 25 des Preuß. Eisb.-Ges. v. 3. Nov 1834.

diesen heraus hat sich der Natur der Sache nach ohne jede positive spezialgesetzliche Bestimmung der Grundsatz entwickelt, daß die in vielen Beziehungen ganz außergewöhnliche Benachtheiligung des Eigenthums und der Rechte Dritter durch die Anlage der Eisenbahnen bezw. ihr häufig weit über das gewöhnliche Maß hinausgehender Gebrauch des Eigenthums sich als Eigenthumsüberschreitung darstellt, welche — wenngleich auf der Basis des allgemeinen Civilrechts — doch auch ein entsprechend außergewöhnliches Maß der Entschädigung erfordert. Und es ist des Weiteren darauf hingewiesen worden, daß folgeweise nach Lage des konkreten Falles der Eisenbahnunternehmer schadensersatzpflichtig ist für Schäden aus jeder ungewöhnlichen Einwirkung auf das Nachbar-Eigenthum sowohl durch den Bau selbst[208]) als auch im engen Zusammenhang damit durch den Eisenbahnbetrieb, weil auch dieser vornehmlich in Folge der Eigenartigkeit des Eisenbahnbaus mit außergewöhnlichen Gefahren für das Nachbareigenthum verbunden ist.[209])

B. Wie die Rechte, so sind auch die Pflichten des Eisenbahnunternehmers im Vergleich mit denen anderer Eigenthümer insofern exceptioneller Natur, als sie in Bezug auf die Obliegenheiten zur Herstellung von Schutz- und Sicherungsanlagen wesentlich von den allgemeinen civilrechtlichen Verbindlichkeiten abweichen. Zwar kann nach Vorstehendem der Eisenbahnunternehmer auf Grund der allgemeinen civilrechtlichen Normen und im Rechtswege für die

---

bezieht sich nur auf Schäden an Personen und Sachen bei der Beförderung auf der Eisenbahn, nicht auf Schäden aus Anlaß des Eisenbahnbaus. Wenn übrigens Haberer a. a. O. S. 213 aus den alleg. spezialgesetzlichen Bestimmungen des österr. Rechts die Anerkennung des Prinzips folgert, daß „der Eisenbahnbau als solcher eine die Privatrechte schädigende Handlung sei“, so bedarf diese widersinnige Annahme wohl einer Widerlegung nicht.

[208]) Dahin gehören vornehmlich Schäden aus jeder ungewöhnlichen Veränderung der Inundationsverhältnisse, durch Anlage von Erderhöhungen und Vertiefungen, Gräben, Wehren, Stauungswerken, Tunnels 2c., welche entweder zu Ueberschwemmungen fremder Grundstücke führen (Strieth. Bd. 3 S. 300, Bd. 40 S. 116, Bd. 98 S. 21, Bd. 77 S. 347) oder diesen das Wasser in anormaler Weise entziehen. (Strieth. Bd. 26 S. 83, Bd. 32 S. 245 Entsch. Bd. 79 S. 132. Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5 S. 67.) Schäden aus fehlenden oder mangelhaften Brückenanlagen, Durchlässen, Deichen, Dammanlagen 2c. Strieth. Bd. 53 S. 193, Bd. 78 S. 125, Bd. 83 S. 57. Reichsger. Eisenbahnr. Entsch. Bd. 3 S. 252, S. 362. Dernburg Bd. 1 § 220 S. 531. Bohlmann Heft 1 S. 52. 53. C. F. Koch A. L.-R. 8. Aufl. Bd. 1 S. 394. Bessel und Kühlwetter Th. 1 § 73 S. 141. Förster-Eccius § 169. Schäden aus der Entziehung von Licht, Luft und Wind durch die Höhe der Eisenbahndämme, Gebäude, Mauern.

[209]) Immission von Qualm, Kohlen, Funken, Asche, Rauch (S. 376 Anm. 216), Erschütterung der Erde bezw. benachbarten Gebäude (a. a. O. Anm. 217) Verursachung von Geräusch, Getöse und Lärmen (a. a. O. Anm. 218).

Beseitigung der Baubeschränkungen durch Entziehung der Nachbarrechte und Grundgerechtigkeiten, sowie für Schädigungen fremden Eigenthums durch den Eisenbahnbau (und Betrieb) nur auf Geldentschädigung in Anspruch genommen werden. Dadurch ist aber die Pflicht des Eisenbahnunternehmers zur Herstellung von Schutz- und Sicherungsanlagen keineswegs gänzlich ausgeschlossen. Doch beruht diese Pflicht auf speziellen Normen öffentlich-rechtlicher Natur und kann nur im Verwaltungswege verfolgt werden. Für diese Abweichungen waren folgende Gründe maßgebend:

1. Zunächst war die Erwägung leitend, daß für den Umfang der Entschädigung sowohl des Expropriaten wie auch der benachbarten durch das Eisenbahn-Unternehmen beeinträchtigten Grundbesitzer die allgemeinen civilrechtlichen Normen nicht genügend seien. Man erwog, daß Anlage und Betrieb des Unternehmens für die Expropriaten als Besitzer der Restgrundstücke ebenso wie für die benachbarten von der Enteignung selbst nicht betroffenen Grundbesitzer häufig Nachtheile und Gefahren mit sich führen, welche nicht private Rechte verletzen und daher nach civilrechtlichen Normen nicht verfolgbar seien, demungeachtet aber erhebliche Störungen der Interessen dieser Nachbarn involviren. Es gehört dahin vornehmlich die Entziehung öffentlicher Vortheile (Wege, Uebergänge, Triften), die Bedrohung mit Wassers-, Feuers- ꝛc. Gefahr, die Störung und Veränderung der Wasserläufe ꝛc. In Anbetracht der exempten Vortheile, welche die Konzessionirung des Eisenbahn-Unternehmens und die Verleihung des Enteignungsrechtes dem Unternehmer bieten, erschien es daher gerecht und billig, diesem über das allgemeine civilrechtliche Maß hinaus die Pflicht zur Einrichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, welche die benachbarten Grundbesitzer gegen derartige Gefahren und Nachtheile zu sichern vermögen.

Mit Rücksicht darauf aber, daß es sich hierbei nicht um die civilrechtliche Entschädigungsfrage, sondern um sicherheitspolizeiliche Anlagen handelt, welche mit dem technischen Bau und Betriebe der Eisenbahn in Verbindung und Einklang zu bringen sind, mußte die Entscheidung über diese Verpflichtungen des Unternehmers den zuständigen Verwaltungsinstanzen übertragen werden.

2. Hierzu trat sodann noch die weitere Erwägung, daß auch für die Art der Entschädigung die allgemeinen civilrechtlichen Normen nicht ausreichend erschienen. Denn darnach kann die Entschädigung für Eingriffe in fremdes Eigenthum und in fremde Rechte sowohl in Natural-Leistungen (Herstellung von Anlagen ꝛc.),

wie auch in Geld-Leistungen nach der Wahl des Beschädigten bezw. Entscheidung des Richters bestehen. Der technische Bau und Betrieb der Eisenbahn-Unternehmungen gestattet jedoch nicht, die Verpflichtung zur Einrichtung von Anlagen, welche mit diesem in Verbindung zu bringen sind, in die Entscheidung der Gerichte zu stellen. Es mußten daher die im Rechtswege geltend zu machenden Ersatzforderungen aller benachbarten Grundbesitzer (einschl. der Expropriaten als Restbesitzer) auf die Entschädigung in Geld beschränkt werden. Wollte man nun den Interessenten die Möglichkeit einer Ausgleichung ihrer Schäden durch Herstellung von Anlagen nicht gänzlich entziehen, so erübrigte nur die Entscheidung hierüber — auch soweit sie innerhalb der Grenzen des allgemeinen Civilrechts liegt — den kompetenten Verwaltungs-Instanzen ausschließlich zuzuweisen.

Auf diesen beiden Gründen beruht der § 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838.[210]) Sie lassen erkennen, daß § 14 zwar an sich aus öffentlich-rechtlichen Erwägungen hervorgegangen ist und die Natur eines civilrechtlichen Entschädigungsgrundsatzes nicht besitzt[211]) (wie ja auch seine Anwendung dem richterlichen Ermessen entzogen ist), daß aber seine Wirkung sich nicht allein auf das Gebiet des öffentlichen Rechts, sondern auch auf das Gebiet des Civilrechts erstreckt.

Denn wenn einerseits § 14 den Unternehmer über das civilrechtliche Maß hinaus im Sicherheitsinteresse der benachbarten Grundbesitzer zur Einrichtung von Anlagen verpflichtet, welche die Regierung für nöthig befindet,[212]) so läßt sich doch nicht verkennen, daß durch die Herstellung solcher Anlagen häufig zugleich die civilrechtlichen Entschädigungsforderungen der Interessenten ganz oder theilweise befriedigt werden, weil die Wirkung jener Anlagen zumeist nicht allein einseitig die öffentlichen, sondern auch die damit eng verbundenen privaten Interessen berührt.

---

[210]) Derselbe lautet: „Außer der Geldentschädigung ist die Gesellschaft auch zur Einrichtung und Unterhaltung aller Anlagen verpflichtet, welche die Regierung an Wegen, Ueberfahrten, Triften, Einfriedigungen, Bewässerungs- oder Vorfluths-Anlagen ꝛc. nöthig findet, damit die benachbarten Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachtheile in Benutzung ihrer Grundstücke gesichert werden.

Entsteht die Nothwendigkeit solcher Anlagen erst nach Eröffnung der Bahn durch eine mit den benachbarten Grundstücken vorgehende Veränderung, so ist die Gesellschaft zwar auch zu deren Einrichtung und Unterhaltung verpflichtet, jedoch nur auf Kosten der dabei interessirten Grundbesitzer, welche deshalb auf Verlangen der Gesellschaft Kaution zu bestellen haben."

[211]) S. 372 u. Anm. 201.

[212]) S. 373 u. Anm. 202.

Und wenn andererseits § 14 die Verpflichtung des Unternehmers zu Anlagen aller Art, gleichviel ob sie nach Civilrecht begründet sind oder sich von polizeilichen Gesichtspunkten aus rechtfertigen, ausschließlich von der Entscheidung der Verwaltungsinstanzen abhängig macht und dem Rechtswege entzieht, so liegt darin unverkennbar eine wesentliche Modifikation der civilrechtlichen Entschädigungsnormen.[213])

Die gleiche Tendenz verfolgt der bei der Neugestaltung des Enteignungsrechts in das Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874 aufgenommene § 14.[214]) Doch zeigt diese Gesetzesbestimmung im Vergleich mit § 14 des Eisenbahngesetzes folgende Abweichungen:

1. Die Pflicht des Unternehmers zur Einrichtung und Unterhaltung von Anlagen ist nicht auf Anlagen für benachbarte Grundstücke beschränkt, sondern auch auf Anlagen ausgedehnt, welche im öffentlichen Interesse zur Sicherung gegen Gefahren und Nachtheile nothwendig werden. Denn die Gründe, welche zur Verpflichtung des Unternehmers gegenüber den benachbarten Grundbesitzern geführt hatten, sprachen in gleichem Grade dafür, diese Verpflichtung dem Unternehmer zu Gunsten der Allgemeinheit überhaupt, d. h. im öffentlichen Interesse aufzuerlegen.

2. Dagegen ist die Pflicht des Unternehmers zur Unterhaltung derartiger Anlagen auf dasjenige Maß beschränkt, welches über den Umfang der bestehenden Verpflichtungen zur Unterhaltung vorhandener, demselben Zwecke dienender Anlagen hinausgeht. Denn es erschien nicht billig, dem Unternehmer die Pflicht zur Unterhaltung der von ihm eingerichteten Anlagen auch für den Fall aufzuerlegen, daß die Unterhaltung bereits vor Errichtung des Unternehmens für dem gleichen Zwecke dienende Anlagen Anderen obgelegen hatte.

3. Von der Regelung der Pflicht des Unternehmers zur Einrichtung und Unterhaltung der in Rede stehenden Anlagen, welche erst nachträglich (nach Eröffnung des Unternehmens) nothwendig werden,

---

[213]) S. 374 u. Anm. 208.

[214]) „Der Unternehmer ist zugleich zur Einrichtung derjenigen Anlagen an Wegen, Ueberfahrten, Triften, Einfriedigungen, Bewässerungs- und Vorfluthsanstalten 2c. verpflichtet, welche für die benachbarten Grundstücke oder im öffentlichen Interesse zur Sicherung gegen Gefahren und Nachtheile nothwendig werden. Auch die Unterhaltung dieser Anlagen liegt ihm ob, insoweit dieselbe über den Umfang der bestehenden Verpflichtungen zur Unterhaltung vorhandener, demselben Zwecke dienender Anlagen hinausgeht.

Ueber diese Obliegenheiten des Unternehmers entscheidet die Bezirksregierung (§ 21).

und insbesondere für den Fall, daß die Nothwendigkeit durch eine mit den benachbarten Grundstücken vorgehende Veränderung entsteht, ist Abstand genommen. Maßgebend dafür war die Erwägung, daß die entsprechende Bestimmung des Alinea 2 des § 14 des Eisenbahngesetzes unklar und daher zur Verallgemeinerung für das ganze Gebiet des Enteignungsrechts nicht geeignet sei. Man erachtete aber auch überdies eine derartige Spezialbestimmung für überflüssig, weil es ausreichend erschien, auf die bezüglichen Verpflichtungen des Unternehmers nach Beendigung des Enteignungsverfahrens und auf die Tragung der Kostenlast die allgemeinen öffentlich- (polizei-) und civilrechtlichen Grundsätze zur Anwendung zu bringen.

Es genügt, hier im Allgemeinen auf diese exceptionellen Pflichten des Eisenbahnunternehmers beim Eisenbahnbau aus § 14 des Eisenbahngesetzes und § 14 des Enteignungsgesetzes hinzuweisen. Dieselben sind, wie insbesondere der Umfang und die Tragweite beider Bestimmungen und ihr Verhältniß zu einander, im Zusammenhange mit der Darstellung des Enteignungsrechts bereits an früherer Stelle[215]) eingehend erörtert worden.

§ 36. Wege- und Wasser-Recht und -Polizei.[216])

Wie bezüglich des Baurechts und der Baupolizei, so sind aus gleichen Gründen (S. 472 f., 536 f.) auch hinsichtlich des Wege- und Wasserrechts und der Wege- und Wasserpolizei die Rechte und Pflichten des Eisenbahnunternehmers eigenartiger Natur. Der Bau der Eisenbahn bedingt in zahlreichen Fällen die Durchschneidung, Kassirung, Verlegung oder Abänderung öffentlicher und privater Wege und Gewässer. Für die daraus entspringenden rechtlichen und polizeilichen Beziehungen sind auch hier zu unterscheiden:[217])

---

[215]) Abschn. V § 23 S. 370–385.

[216]) Dernburg, Preuß. Privatr., 3. Aufl. Bd. I §§ 251—257. Förster-Eccius 4. Aufl. Bd. 3 § 170. v. Rönne, Wegerecht u. Wegepolizei d. Preuß. Staats 1852. Preuß. Staatsr. §§ 462 ff. Hue de Grais, §§ 336 f., 367 f. Reinhard in Ulrich's Arch. Bd. 11 S. 24—68. Endemann, R. d. Eisenb. § 69 S. 338 f. Haberer, Oesterr. Eisenbahnr. S. 65 f., 136 f. Lette u. v. Rönne, Landeskulturgesetzgebung Bd. 2, 2 S. 569 f. Lette, die Gesetzgebung über Benutzung der Privatflüsse, 1850. Nieberding, Wasserrecht und Wasserpolizei im Preuß. Staate, 2. Aufl., umgearb. von Frank, 1888. Scheele, das Preuß. Wasserrecht, 1860. Döhl, die Wassergesetzgebung des Preuß. Staats, 1870. Hahn, Preuß. Gesetzgebung in Bezug auf das Wasserrecht, 2. Aufl. 1886. Baron in Cohn u. Bernhöfts Zeitschr. f. vergl. Rechtswissensch. Bd. 1 S. 261. Schwab im Arch. f. civil. Prax. Bd. 30, Beilageheft. Börner daselbst Bd. 38. v. Brauchitsch, Verwaltges., Bd. 1 S. 241 bis 271. v. Stengel S. 407, 417, 427 f., 477 f.

[217]) Nur die Unterscheidung zwischen projektmäßigen und außerprojektmäßigen Anlagen kann die Frage, welchen Normen dieselben materiell (betreffs der Pflicht zum Bau und zur Unterhaltung) und formell (in Hinsicht auf das Ver-

1. Eisenbahnbauten, welche nach Maßgabe der vom Minister auf Grund des § 4 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 genehmigten Projekts zur Ausführung gelangen;
2. Eisenbahnbauten, welche nicht in dieses Projekt fallen.

Was die Bauten der letzteren Art — der außerprojektmäßigen — anlangt, so finden auf diese bezw. ihre Berührung mit öffentlichen und privaten Landwegen und Gewässern ausnahmslos und ohne jede Einschränkung die allgemeinen Normen der Wege- und Wasserpolizei und des Wege- und Wasserrechts Anwendung, und zwar sowohl in materieller,[218]) wie formeller Hinsicht, namentlich auch in Betreff des verwaltungsrechtlichen Verfahrens und der Zuständigkeit der Behörden.[218a]) Es besteht bezüglich dieser Bauten kein Unterschied zwischen Eisenbahnunternehmern und anderen Bauherren.

---

fahren, die Zuständigkeit u. Aufsicht der Behörden) unterworfen sind, in befriedigender Weise lösen. Das O.-V.-G. hat zwar neuerdings -- nach vielen Schwankungen — für eine einzelne Kategorie dieser Anlagen (die s. g. Zufuhrwege) eine andere Grundlage zur Lösung der Frage angenommen, nämlich die allgemeine, der Kognition der Verwaltungsstreitbehörden unterstellte Unterscheidung zwischen öffentlichen Wegen im Sinne des allgemeinen Wegerechts und Wegen, „welche zur Eisenbahnanlage gehören und deren Rechtsverhältnisse theilen.“ (Erk. des O.-V.-G. v. 29. Juni 1887, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5 S. 426.) Es wird jedoch unten (Anm. 239a S. 555) noch des Näheren gezeigt werden, daß diese Unterscheidung und die daran geknüpften Folgerungen unzutreffend sind.

[218]) Die Wege zerfallen in Privatwege (vgl. A. L.-R. I 22 §§ 63—79) u. öffentliche Wege. Die letzteren scheiden sich im landrechtl. Gebiete wieder in Gemeindewege (A. L.-R. II 7 § 37—43) u. Land- u. Heerstraßen (II 15). Vgl. Dernburg I § 257 S. 628—631. In Betreff der Wegebaulast gelten prinzipaliter — soweit nicht in einzelnen Fällen die Verbindlichkeit auf besonderer Ortsgewohnheit oder auf speziellen Rechtstiteln beruht — die Provinzial-Wegegesetze und Wegeordnungen und, insofern diese nicht ausreichen, subsidiär die allgemeinen Landesrechte, d. h. das Preuß. Allg. L.-R. bezw. das rheinisch-französische oder gemeine Recht.

Ebenso zerfallen die Gewässer in Privatgewässer (vgl. A. L.-R. I 9 §§ 176 f. II 15 §§ 39 f. Ges. v. 28. Febr. 1843 über die Benutzung der Privatflüsse, G.-S. S. 41. Dernburg I § 253) u. in öffentliche Gewässer (vgl. A. L.-R. II 14 § 21, II 15 § 38. Dernburg I § 251. 252). Auch bezüglich der Gewässer regeln sich, soweit nicht Spezialgesetze vorhanden sind, die Rechte und Pflichten nach Maßgabe der allgemeinen Landesrechte (Preuß. Allg. Landrecht, rhein.-französ. oder gemeines Recht).

[218a]) Vgl. hierüber §§ 1—6 des Ges. über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 (G.-S. S. 206), die Kreisordnungen f. Ost- u. Westpreußen, Brandenburg, Pommern, Schlesien u. Sachsen v. 13. Dezbr. 1872 (G.-S. 1881 S. 180) §§ 59—61; f. Westphalen v. 31. Juli 1886 (G.-S. S. 32) §§ 29. 41. 74; Rheinprovinz v. 30. Mai 1887 (G.-S. S. 209) § 28. Ges. über die Zuständigkeit ꝛc. vom 1. Aug. 1883 (G.-S. S. 237) Tit. XI Wegepolizei §§ 55—64 und Tit. XII Wasserpolizei §§ 65—95. (Hierzu: v. Brauchitsch Verwalt.-Ges. 7. Aufl. Bd. 1 S. 241 f. u. v. Stengel, Organis. der Preuß. Verwalt. S. 407. 417 f., 427 f., 465. 477. Hue de Grais §§ 336 f., 367 f. — Ges. über d. allgem. Land.-Verwaltung v. 30. Juli 1883 (G.-S. S. 195 f.). II. Abschn. Verwalt.-Streitverfahren §§ 63—114. §§ 127 f.

Anders gestaltet sich dagegen diese Frage hinsichtlich der in das Eisenbahnbauprojekt fallenden Bauten. Auf diese finden die allgemeinen wege- und wasserrechtlichen und polizeilichen Normen nur unter besonderen, durch die eigenartige Natur des Eisenbahnunternehmens und seine exceptionelle Rechtsstellung gebotenen Abweichungen Anwendung. Und diese Abweichungen beziehen sich sowohl auf die Rechte, wie auf die Pflichten des Eisenbahnunternehmers, und auf die Zuständigkeit der Behörden.

A. Die Rechte des Eisenbahnunternehmers bieten im Vergleiche mit den Rechten anderer Bauherren folgende Besonderheiten:

1. Der Eisenbahnbauunternehmer ist befugt, nach Maßgabe des durch Gesetz oder Konzession gestatteten, vom Minister der öffentlichen Arbeiten nach § 4 des Eisenbahngesetzes definitiv festgestellten Bauplanes[219]) öffentliche und private Landwege und Gewässer zu kassiren, zu verlegen oder abzuändern. Die Eigenthums- und dinglichen Rechte hieran müssen — gegen entsprechende Entschädigung (S. 550) — in der Regel dem höheren Verkehrsinteresse der Ausführung des Eisenbahnbaus weichen.[219a])

2. Der Eisenbahnbauunternehmer kann weder im Rechtswege durch die Eigenthümer, noch mittelst polizeilichen Zwanges bezw. im Verwaltungsstreitverfahren durch die Wege- oder Wasserpolizeibehörden zur Unterlassung, Beseitigung oder Abänderung derjenigen projektmäßigen Eisenbahnbauten angehalten werden, welche in die bestehenden Wege und Gewässer oder Rechte an Wegen und Gewässern eingreifen,[220]) und ebensowenig zur Einrichtung von Schutz- und

---

[219]) bezw. durch die Landespolizeibehörden im Rahmen des ministeriell festgestellten Projekts (§ 14 Eisenb.-Ges. §§ 14. 21. 22 Enteign.-Ges.) s. oben S. 147 f., 392 f.

[219a]) Die Berücksichtigung der an den Wegen und Gewässern betheiligten öffentlichen und privaten Interessen erfolgt bei den der Feststellung des Spezialprojekts vorangehenden Verhandlungen (s. S. 109 f., 154) und eventuell im Enteignungsverfahren. Kollidirt mit dem Enteignungsrechte der Eisenbahn das Enteignungsrecht einer öffentlichen Straße, eines Kanals ꝛc., so greifen die oben § 22 S. 326—328 erörterten Grundsätze Platz. Nach diesen regelt sich insbesondere die Frage über die Zulässigkeit der Inanspruchnahme einer bestehenden Chaussee, eines Kanals, Sees, Flusses ꝛc. zu Gunsten einer neu anzulegenden Eisenbahn ꝛc., z. B. zum Zwecke der Durchschneidung (im Niveau oder durch Unter- oder Ueberführung) oder des Anschlusses (§ 45 des Preuß. Eisenbahngeſ. v. 3. Nov. 1838 und Art. 41 Abs. 2 der Reichs-Verfassung) oder endlich der Mitbenutzung (§ 45 l. c. und Normativbestimmungen über die Mitbenutzung von Chausseen und anderen öffentlichen Wegen zur Anlage von Eisenbahnen untergeordn. Bedeutung [Erlaß des Minist. der öffentl. Arbeiten vom 8. März 1881 E.-V.-Bl. S. 119]).

[220]) mithin auch nicht zu Niveau-Kreuzungen, Wege-Unter- oder Ueberführungen, Brückenanlagen, Fluß- und Uferbauten ꝛc., welche nicht in dem ministeriell festgestellten Projekt vorgesehen sind. Denn über die Zulässigkeit solcher Anlagen und ob und inwieweit sie mit dem Eisenbahnbau und Betriebe überhaupt

Sicherungsanlagen an Wegen und Gewässern, welche in Folge des Eisenbahnbaus nothwendig werden, noch zur Wiederherstellung der in Folge der Bahnanlagen kassirten, verlegten oder abgeänderten Wege, Wasserläufe ꝛc. in den früheren Zustand.[221])

B. Diesen Rechten stehen aber folgende Pflichten des Eisenbahnunternehmers als korrelate gegenüber:

1. Zunächst liegt dem Eisenbahnunternehmer die privatrechtliche Verpflichtung ob, für alle durch die projektmäßigen Eisenbahnbauten bewirkten Eingriffe in öffentliche und private Wege und Gewässer, soweit dadurch das Eigenthum oder das Recht am Eigenthum Dritter entzogen oder beschränkt und nicht durch anderweitige Anlagen in natura (s. B. 2.) Ersatz geschaffen wird, diesen nach Maßgabe der Bestimmungen des Enteignungsgesetzes Geldentschädigung zu gewähren.[222]) Steht nicht die Entziehung oder Beschränkung des Eigenthums oder dinglicher Rechte an Wegen oder Gewässern in Frage, sondern nur eine Beeinträchtigung derselben seitens des Eisenbahnunternehmers durch ungewöhnlichen Gebrauch seines Eigenthums, so ist die Entschädigung im Enteignungswege nicht angängig und der Eisenbahnunternehmer verpflichtet, auf Grund der allgemeinen civilrechtlichen Schadensersatznormen im Rechtswege Ersatz zu leisten.[223])

2. Neben dieser privatrechtlichen Verpflichtung besteht für den Eisenbahnunternehmer die öffentlich-rechtliche Verpflichtung zur

---

vereinbar und darnach ausführbar, hat allein der Minister der öffentlichen Arbeiten zu entscheiden. Eine solche Anlage enthält eine Abweichung von der einmal ertheilten ministeriellen Genehmigung der Bahnlinie, welche als solche nur von derselben Stelle, von welcher sie zu ertheilen war und ertheilt wurde, genehmigt werden kann. (Entsch. d. O.-V.-G. vom 6. März 1878 E.-V.-Bl. S. 122 f.) Vgl. auch Endemann a. a. O. S. 339. 340 u. Anm. 13.

[221]) Entsch. d. Komp.-Ger.-H. vom 11. Juni 1881, Eisenbahnrechtl. Entscheid. Bd. 2 S. 57 f.

[222]) Vgl. Endemann S. 340. Die Entschädigung ist — soweit nicht Ersatz in natura durch entsprechende äquivalente Anlagen angängig ist und geschaffen wird — sowohl für die Entziehung des Eigenthums und der Rechte an privaten (s. § 23 S. 363) wie an öffentlichen Wegen zu leisten. Auch das Eigenthum ꝛc. an letzteren muß den Eigenthümern (Fiskus, Provinzen, Gemeinden ꝛc.) entschädigt werden. Nur wo zum Bau von Staatseisenbahnen das Eigenthum ꝛc. an fiskalischen Straßen, öffentlichen Gewässern ꝛc. entzogen oder beschränkt wird, fällt die Entschädigungspflicht gegenüber dem Eigenthümer an sich fort, weil alsdann der Berechtigte und Verpflichtete in einer Person — dem Fiskus — zusammentreffen. Ueber die kontroverse Frage, ob und inwieweit dritte Personen (Anwohner ꝛc.) für die ihnen durch den Eisenbahnbau entzogenen Nutzungen und Vortheile an öffentlichen Wegen und Flüssen Entschädigung zu fordern berechtigt sind, s. § 23 S. 363. 364 u. Anm. 170. 171 daselbst und die l. c. angeführten Entscheid. des Reichsgerichts. Paris, die Entschädigungsberechtigung der Adjazenten, S. 15 f. Eger im Archiv f. civil. Prax. Bd. 70 S. 51, 249 u. Bd. 71 S. 93. Dernburg I § 253 S. 619, § 257 S. 630. 631.

[223]) s. analog § 35 S. 541.

Einrichtung derjenigen Anlagen an Wegen und Gewässern, welche nach Entscheidung der zuständigen Behörden[224]) für die benachbarten Grundstücke oder im öffentlichen Interesse zur Sicherung gegen Gefahren und Nachtheile nothwendig werden.[225]) Auch die Unterhaltung dieser Anlagen liegt ihm ob, insoweit dieselbe über den Umfang der bestehenden Verpflichtungen zur Unterhaltung vorhandener, demselben Zwecke dienender Anlagen hinausgeht.[226]) Doch kann die Verpflichtung zur Einrichtung und Unterhaltung derartiger Anlagen dem Eisenbahnunternehmer nur im Enteignungsverfahren auf Grund des § 14 des Enteignungsgesetzes und außerhalb des Enteignungsverfahrens bis zur Eröffnung der Bahn auf Grund des § 14 des Eisenbahngesetzes durch die zuständigen Behörden[227]) endgültig d. h. unter definitiver Tragung der Kosten auferlegt werden. Nach der Eröffnung der Bahn sind die bezüglichen Auflagen insofern nur provisorische, als dem Eisenbahnunternehmer zwar die Pflicht zur Einrichtung und Unterhaltung auferlegt werden kann,[228]) aber über die dadurch entstehenden Kosten der ordentliche Rechtsweg gegen die eigentlich civilrechtlich Verpflichteten nach Maßgabe der allgemeinen

---

[224]) d. h. im Enteignungsverfahren die Enteignungsbehörden (§§ 14. 21. 22 Enteignungs-Gesetz), außerhalb desselben die Landespolizeibehörden (§ 14 Eisenbahn-Gesetz).

[225]) § 14 Eisenb.-Ges. v. 3. Novbr. 1838 (s. Anm. 210) u. § 14 Enteign.-Ges. vom 11. Juni 1874 (s. Anm. 214). Ueber das Verhältniß beider Gesetzesbestimmungen s. § 23 S. 376 f. u. über die Streitfrage, ob sich § 14 d. Eisb.-Ges. auch auf Anlagen im öffentlichen Interesse bezieht, s. unten Anm. 234 S. 553. Die bezügliche Verpflichtung des Eisenbahnunternehmers ist öffentlich-rechtlicher Natur; sie kann im Rechtswege nicht verfolgt werden und bezweckt nicht sowohl eine Entschädigung im privatrechtlichen Sinne, als vielmehr Schutzmaßnahmen im landespolizeilichen Interesse, wenngleich diese häufig thatsächlich in ihrer Wirkung zugleich auch die Befriedigung privater Entschädigungsansprüche herbeiführen. Für die qu. Verpflichtung des Eisenbahnunternehmers sind daher auch die allgemeinen civilrechtlichen Entschädigungsnormen nicht maßgebend. Die entscheidende Behörde kann in ihren Auflagen an den Unternehmer sich innerhalb der Grenzen des Civilrechts halten, aber auch darüber hinausgehen, soweit sie es nach den gesetzlichen Voraussetzungen für nöthig findet. Vgl. das Nähere über die Einrichtungspflicht: § 23 S. 378—381.

[226]) Ueber die Unterhaltungspflicht s. das Nähere: § 23 S. 381. 382 und Anm. 236. 237 daselbst. Ist dem Eisenbahnunternehmer die alleinige Unterhaltungspflicht auferlegt, so erstreckt sich dieselbe nicht allein auf die Erhaltung des einmal bestehenden, sondern eines den jeweiligen Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Zustandes (O.-V.-G. v. 28. März 1888, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 6 S. 273), s. noch Erk. d. O.-V.-G. v. 9. Okt. 1886 eod. Bd. 5 S. 167 über den Umfang der Unterhaltungspflicht.

[227]) s. Anm. 224 und oben § 23 S. 376—378.

[228]) s. über diese Streitfrage: § 23 S. 376 u. Anm. 221 daselbst. Erk. des O.-V.-G. v. 28. März 1888, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 6 S. 273.

oder speziellen Bestimmungen[229]) des Civilrechts, insbesondere des allgemeinen Wege- und Wasserrechts vorbehalten bleibt.

C. Die Zuständigkeit der Behörden ist hiernach, wie folgt, geregelt.

1. Ob und in welchem Umfange durch den Eisenbahnbau in öffentliche und private Wege und Gewässer eingegriffen werden darf und muß, entscheidet gemäß § 4 des Eisenbahngesetzes der Minister der öffentlichen Arbeiten durch die Feststellung des Eisenbahnbauprojekts[230]) und im Rahmen desselben die Enteignungs- und Landespolizeibehörden gemäß § 14 des Eisenbahngesetzes und §§ 14, 21, 22 des Enteignungsgesetzes.[231])

2. Ueber die Entschädigungspflicht und den Umfang der Entschädigung für die durch diese Eingriffe bedingte Entziehung oder Beschränkung des Eigenthums oder der dinglichen Rechte an Wegen und Gewässern wird im Enteignungsverfahren durch die Enteignungsbehörden bezw. die Gerichte entschieden.[232]) Handelt es sich nur um die Beeinträchtigung des Nachbareigenthums an Wegen und Gewässern durch ungewöhnlichen Gebrauch, welchen der Eisenbahnunternehmer von seinem Eigenthum beim Bau macht, so ist unmittelbar in Betreff der Entschädigungsforderung der Rechtsweg zulässig.[233])

3. Zu welchen Einrichtungen an Wegen und Gewässern der Eisenbahnunternehmer in Folge der Bahnanlage überdies verpflichtet

---

[229]) Eine solche spezialrechtliche Bestimmung ist die im § 14 Alin. 2 des Eisenbahngesetzes enthaltene. Der Eisenbahnunternehmer ist darnach gemäß der Entscheidung der Landespolizeibehörde zwar verpflichtet, Anlagen an Wegen &c. auch nach der Eröffnung der Bahn einzurichten und zu unterhalten. Ueber die Frage der Kostenpflicht entscheidet aber die Landespolizeibehörde nur provisorisch, dagegen definitiv der Richter. (Entsch. d. O.-V.-G. vom 28. März 1888, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 6 S. 273.) Dieser hat hiernach im Prozesse die Frage seiner Prüfung zu unterziehen, ob die Nothwendigkeit der betr. Anlage thatsächlich „durch eine mit den benachbarten Grundstücken vorgehende Veränderung" entstanden ist. Nur wenn diese thatsächliche Voraussetzung zutrifft, sind die dabei interessirten Grundbesitzer zur alleinigen Tragung der Kosten verpflichtet. Ist die Nothwendigkeit der neuen Anlage nur zum Theil durch die Veränderung der Nachbargrundstücke, zum Theil aber durch die Veränderung der Verhältnisse der Eisenbahn eingetreten, so erscheint eine entsprechende Theilung der Kostenlast gerechtfertigt. Und wenn die Anlage lediglich durch die veränderten Verhältnisse der Eisenbahn nothwendig geworden ist, so ist es begründet, dieser die alleinige Tragung der Kosten aufzuerlegen.

[230]) § 12 u. Anm. 8 S. 42, § 16 u. Anm. 191 ff. S. 147 ff. Eine Rechtskontrole hierüber steht den Verwaltungsgerichten nicht zu (O.-V.-G. 28. Apr. 1888, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 6 S. 289) s. Anm. 235.

[231]) § 23 u. Anm. 238. 239 S. 383. 384, s. auch O.-V.-G. 28. April 1888 Anm. 235.

[232]) § 24 S. 396 f., 403 f. (§§ 24—30 Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874.)

[233]) s. oben S. 541, 550 u. Dernburg I § 220.

ist und in welchem Maße demselben die Unterhaltung dieser Einrichtungen obliegt, entscheiden im Verwaltungswege unter Berücksichtigung und im Rahmen des ministeriell genehmigten und festgestellten Bauplanes im Enteignungsverfahren die nach § 14 des Enteignungsgesetzes und außerhalb des Enteignungsverfahrens die nach § 14 des Eisenbahngesetzes zuständigen Behörden.[234]) Insoweit diese Entscheidung bis zur Eröffnung der Bahn erfolgt, ist sie sowohl bezüglich der Einrichtungs- und Unterhaltungs-, wie bezüglich der Kostentragungspflicht endgiltig.[235]) Wird aber die Entscheidung erst nach der Eröffnung der Bahn getroffen, so ist sie nur in Betreff der Einrichtungs- und Unterhaltungspflicht endgültig, dagegen bezüglich der Pflicht zur Tragung der Kosten provisorisch, derartig, daß über die Frage der endgültigen Tragung der Kosten als eine rein privatrechtliche im ordentlichen Rechtswege nach den allge-

---

[234]) § 23 S. 383. 384. Streitig ist die Frage, ob außerhalb des Enteignungsverfahrens die nach § 14 des Eisenb.-Gesetzes zuständigen Behörden auf Grund dieser Gesetzesbestimmung auch über Wegeeinrichtungen, welche im öffentlichen Interesse nothwendig werden, zu entscheiden befugt sind. Nach dem Wortlaute des § 14 Abs. 1 erstreckt sich ihre Befugniß nur auf das Interesse der benachbarten Grundbesitzer. Doch hat das Preuß. Ob.-Trib. wiederholt durch eine sehr extensive und erkünstelte Interpretation den § 14 des Eisenb.-Ges. auch auf Anlagen im öffentlichen Interesse zur Anwendung gebracht und ausgedehnt, „weil alles, was im Interesse dieser Einzelnen angeordnet sei, in noch höherem Grade von der allgemeinen öffentlichen Sicherheit gelten müsse." (Striethorst Arch. Bd. 77 S. 103, Bd. 84 S. 151.) Indeß war diese durch den Wortlaut in keiner Weise gerechtfertigte Auslegung des § 14 bezw. die Ausdehnung auf Anlagen im öffentlichen Interesse eine sehr zweifelhafte und bestrittene, und das Ob.-Verw.-Gericht hat in einer neueren Entsch. aus den Materialien des Eisenbahn-Gesetzes eingehend dargethan, daß es der Absicht des Gesetzgebers nicht entspricht, den § 14 des Eisenbahn-Gesetzes nicht nur auf Anlagen zum Schutze der benachbarten Grundbesitzer, sondern darüber hinaus auch auf solche Anlagen anzuwenden, welche weitergehende öffentliche Interessen zum Gegenstande haben. Erk. des O.-Verw.-Ger. v. 18. Nov. 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. II S. 407 (s. oben S. 371 ff.). Vgl. auch Erk. vom 28. Febr. 1883, eod. III S. 15 (18) u. 14. März 1883, III S. 30 (35). Es wurde hiernach von den Gesetzgebern für erforderlich erachtet, in den § 14 des Enteign.-Gesetzes zur Wahrung der weitergehenden öffentlichen Interessen eine bezügliche Bestimmung ausdrücklich aufzunehmen. Siehe Seydel S. 77 Note 50. Dalcke S. 73. 74. Erk. des 5. Civ.-Sen. des Reichsger. v. 18. Mai 1881. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 36 (37).

[235]) s. § 23 S. 376. Wenn die Landespolizeibehörde anläßlich eines Bahnbaues auf Grund des § 14 Eisenb.-Ges. dem Eisenbahnunternehmer aus Rücksichten des öffentlichen Interesses die Einrichtung und Unterhaltung eines neuen Weges auferlegt hatte, so kann bei einem später entstehenden Streite über die Frage der Unterhaltungspflicht die Revisionsbeschwerde im Verwaltungsstreitverfahren nicht auf Verletzung oder unrichtige Anwendung des § 14 l. c. gegründet werden. Denn es ist nicht Sache der Verwaltungsgerichte, ihrerseits über landespolizeiliche Anordnungen eine Rechtskontrole zu üben, so wenig über die der Regierungen als die des zuständigen Ministers auf Grund des § 4 l. c. (O.-V.-G. v. 28. April 1888, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 6 S. 289.)

meinen oder spezialgesetzlichen Bestimmungen des Civilrechts (bezw. Wege- und Wasserrechts) Entscheidung getroffen werden muß.[236])

4. Den Wege- und Wasserpolizeibehörden ist die Befugniß und Aufgabe, aus Sorge für die ordnungsmäßige Herstellung und Unterhaltung der Wege, Wasserverhältnisse ꝛc. im Interesse und zum Schutze des öffentlichen Verkehrs einzugreifen, hierdurch nicht entzogen.[237]) Vielmehr liegt es — wie bereits an früherer Stelle[238]) hervorgehoben — prinzipiell in der Absicht der Gesetzgebung, daß die Befugnisse beider Instanzen je nach der ihnen zugewiesenen verschiedenen Aufgabe neben einander fortbestehen[239]) sollen. Und darnach

---

[236]) s. § 23 S. 376. 377 u. Anm. 221. 222 daselbst. Erk. d. O.-V.-G. v. 28 März 1888, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 6 S. 273.

[237]) Amtl. Entsch. d. O.-V.-G. Bd. 2 S. 245. Bd. 9 S. 338. Endemann, R. d. Eisenb. S. 340.

[238]) § 23 S. 384.

[239]) S. 384 u. Anm. 240. Eger, Enteign.-Ges. I S. 482. 483. Entsch. d. O.-V.-G. v. 1. Okt. 1887, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 6 S. 58.

Die Aufgabe der Bezirksregierungen (Bezirksräthe) nach § 14 des Enteignungsgesetzes bezw. § 14 des Eisenbahngesetzes ist es, dem Unternehmer die Herstellung und Unterhaltung solcher Anlagen an Wegen ꝛc. aufzuerlegen, welche für die benachbarten Grundstücke oder im öffentlichen Interesse zur Sicherung gegen Gefahren und Nachtheile nothwendig werden. Bei diesen Auflagen müssen die Interessen des Eisenbahn-Unternehmens in Einklang gebracht werden mit den benachtheiligten anderweitigen Interessen; d. h. es können und dürfen nur solche Anlagen dem Unternehmer auferlegt werden, welche einerseits den Betrieb des Unternehmens, andererseits Dritte nicht gefährden. Daher ist die Entscheidung dieser Fragen durch technisch hierzu besonders qualifizirte Behörden — in letzter Instanz durch den Minister der öffentlichen Arbeiten — erforderlich und sowohl den Gerichten wie den Wege- und Wasser- ꝛc. Polizeibehörden entzogen.

Die Aufgabe der Wege-Polizeibehörden dagegen besteht darin, über die öffentlichen Wege und deren Zubehörungen die Aufsicht zu führen, sowie Sorge dafür zu tragen, daß den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs in Bezug auf das Wegewesen Genüge geschieht. Sind dazu Leistungen erforderlich, so hat die Wege-Polizeibehörde den Pflichtigen zur Erfüllung seiner Verbindlichkeit binnen einer angemessenen Frist aufzufordern und, wenn die Verbindlichkeit nicht bestritten wird, erforderlichenfalls mit den gesetzlichen Zwangsmitteln anzuhalten. Auch ist die zuständige Wegepolizeibehörde befugt, das zur Erhaltung des gefährdeten oder zur Wiederherstellung des unterbrochenen Verkehrs Nothwendige, auch ohne vorgängige Aufforderung des Verpflichteten für Rechnung desselben in Ausführung bringen zu lassen, wenn dergestalt Gefahr im Verzuge ist, daß die Ausführung der vorzunehmenden Arbeit durch den Verpflichteten nicht abgewartet werden kann. (Kreis-Ordnung vom 13. Dezember 1872, §§ 59—61. Zuständ.-Ges. vom 1. August 1883, 55. Verfahren § 56 ff.) In gleicher Weise liegt den Wasserpolizeibehörden die Wahrnehmung der Wasserpolizei wegen Räumung von Gräben, Bächen und Wasserläufen, bezw. wegen Aufbringung oder Vertheilung der dazu erforderlichen Kosten, Festsetzung der Höhe des Wasserstandes bei Stauwerken, Verschaffung von Vorfluth, Bewässerungsanlagen ꝛc. ob. (Kreis-Ordn. vom 13. Dezbr. 1872, §§ 59 bis 61. Zuständ.-Ges. vom 1. August 1883, §§ 66 ff.)

ist zwischen projektmäßigen privaten und projektmäßigen öffentlichen Anlagen der Eisenbahnen zu unterscheiden.[239a])

[239a]) Sowohl in Betreff der Frage nach der rechtlichen Natur der Anlagen, nach der Pflicht zum Bau und zur Unterhaltung, sowie nach der Zuständigkeit der Behörden ist lediglich die Projektmäßigkeit oder Außerprojektmäßigkeit der Anlagen grundsätzlich entscheidend. (s. Entsch. d. O.-V.-G. Bd. 2 S. 409, Bd. 3 S. 196. E.-V.-Bl. 1878 S. 124.) Bezüglich einer besonderen Kategorie der hier in Betracht kommenden Anlagen, der s. g. Bahnhofszufuhrwege, ist jedoch das O.-V.-G. von diesem Grundsatze abgewichen und hat nach vielfachen Schwankungen neuerdings als maßgebende Grundlage die Unterscheidung zwischen öffentlichen Wegen im Sinne des allgemeinen Wegerechts und Wegen, welche zur Eisenbahnanlage gehören und deren Rechtsverhältnisse theilen, hingestellt und daran folgende Grundsätze geknüpft:

1. Wie die Eisenbahnen selbst „als öffentliche Straßen zur allgemeinen Benutzung dienen" (§ 8 zu 5 Eisenbahngeſ. v. 3. Nov. 1838, G.-S. S. 505), aber dem allgemeinen Wegerecht nicht unterliegen, so sind auch mit den Wartesälen und Perrons, mit den Güterschuppen, Lagerplätzen, Laderampen diejenigen Wege, welche diese, dem Publikum stets oder zeitweise offenstehenden Anlagen unter sich oder mit dem öffentlichen Wegenetze verbinden, Bestandtheile der Eisenbahn, ohne welche die letztere ihre Zweckbestimmung, der allgemeinen Benutzung zu dienen, nicht erfüllen könnte. Sie sind daher zwar öffentliche Verkehrsanstalten, aber im Sinne des allgemeinen Wegerechts nicht öffentliche, sondern Privatwege. Sie sind demgemäß, wie der Bahnkörper selbst, von dem Eisenbahnunternehmer zu unterhalten, unterliegen hinsichtlich ihrer Veränderung, Verlegung oder Einziehung dessen Verfügung und unterstehen in allen diesen Beziehungen der Beaufsichtigung durch die Eisenbahn-Aufsichts- und nicht durch die ordentliche Polizeibehörde (vgl. Entsch. d. O.-V.-G. vom 8. Mai 1884, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 219). Die letztere kann gegen den Eisenbahnunternehmer nicht zur Erleichterung des Verkehrs (aus wegepolizeilichen), sondern nur zur Abwendung von Gefahren aus sicherheitspolizeilichen Rücksichten einschreiten (s. Entsch. d. O.-V.-G. v. 31. März 1883, eod. Bd. 3 S. 51, 26. März 1887 Bd. 5 S. 267 u. 25. Mai 1887 Bd. 5 S. 368).

2. Die öffentlichen Zufuhrwege haben entweder als solche bereits vor der Bahnhofsanlage bestanden und zu ihrem bisherigen nur noch den Verkehr von und zum Bahnhofe aufgenommen — (sei es, daß sie in ihrem Bestande nicht verändert, sei es, daß sie zur Aufnahme des Verkehrs verbreitert, anderweit ausgebaut sind oder infolge der, durch den Bahnbau verursachten Terrainänderungen eine andere Richtung oder eine höhere oder tiefere Lage erhalten haben) — oder aber sie sind behufs des Anschlusses des Bahnhofes an das Netz der öffentlichen Wege als solche bei oder nach dem Bau der Bahn neu angelegt. Alle diese Wege unterliegen dem allgemeinen Wegerecht und damit der Aufsicht der Wegepolizeibehörde; sie sind der Regel nach von dem ordentlichen Wegebaupflichtigen allein zu unterhalten. Nur ausnahmsweise wird der Eisenbahnunternehmer an der Unterhaltungslast betheiligt, nämlich nur dann, wenn ihm die Aenderung eines bestehenden oder der Bau eines neuen öffentlichen Weges gemäß des § 14 Enteignungsgeſ. vom 11. Juni 1874 (G.-S. S. 221) als „eine zu Sicherung gegen Gefahren und Nachtheile nothwendige" Einrichtnng landespolizeilich aufgegeben ist, und nur insoweit, als aus der Erhaltung dieser Einrichtung eine widerrechtliche Vermehrung der dem Wegebaupflichtigen obliegenden Unterhaltungslast erwachsen würde (vgl. Entsch. d. O.-V.-G. vom 18. Nov. 1882, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 400, 31. März u. 1. Dez. 1883 Bd. 3 S. 51 u. 138, 25. Mai 1887 Bd. 5 S. 369).

3. Darüber, ob eine Zufahrt rechtlich als öffentlicher Weg oder als Theil der Eisenbahn anzusprechen, entscheidet nicht der Umstand, daß der Bahnunternehmer denselben freiwillig oder gemäß einer ihm auferlegten Verpflichtung angelegt oder verändert hat, sondern es entscheiden die Grundsätze des allgemeinen Wegerechts.

Danach erhält ein Weg die Natur eines öffentlichen nur durch seine Widmung für den öffentlichen Verkehr, mag diese ausdrücklich durch den Wegebaupflichtigen unter Zustimmung der Wegepolizeibehörde, durch Inanspruchnahme seitens der letzteren oder bei Genehmigung des Plans für die Eisenbahnanlage durch ausdrückliche Anordnung der Landespolizeibehörde ausgesprochen, oder mag dieselbe nach Lage der thatsächlichen Verhältnisse als stillschweigend bewirkt zu betrachten sein. Wie jeder andere Privatweg kann daher auch ein, zunächst einen Bahnbestandtheil bildender Zufuhrweg noch nachträglich zu einem öffentlichen werden, insbesondere in der letzteren Weise dann, wenn derselbe in den Durchgangsverkehr nach anderen Punkten als dem Bahnhofe unter Duldung der Wegepolizeibehörde dergestalt hineingezogen worden ist, daß er als zu öffentlichen Verkehrszwecken gewidmet angesehen werden muß.

4. Die Verpflichtung, das bestehende Netz der öffentlichen Wege derartig umzugestalten und zu vervollständigen, daß dasselbe den durch den Bahnbetrieb veränderten und gesteigerten Bedürfnissen des Verkehrs entspricht, liegt dem ordentlichen Wegebaupflichtigen ob. Andererseits ist der Eisenbahnunternehmer (§ 8 zu 5 und § 24 Ges. v. 3. Nov. 1838) verpflichtet, diejenigen Anlagen herzustellen und zu unterhalten, welche zu dem Behufe, damit die Bahn als eine öffentliche Straße zur allgemeinen Benutzung dienen kann, nöthig sind. Dahin gehört aber schon nach § 14 des auch für die Eisenbahnanlagen maßgebenden Ansiedelungsgesetzes vom 25. August 1876 (G.-S. S. 405, vgl. Entsch. d. O.-V.-G. Bd. V S. 396) jedenfalls die Anlage eines solchen „offenen" Weges, welcher die einzige Verbindung des Bahnhofes mit dem nächsten öffentlichen Wege herstellt und ohne welchen der Bahnhof überhaupt unzugänglich und für das Publikum unbenutzbar bleiben würde. Ob der Unternehmer diese Pflicht durch den Bau eines neuen oder die Benutzung eines bestehenden Privatweges erfüllt, ist für das öffentliche Recht gleichgültig; auch im letzteren Falle bleibt der Privatweg, soweit er die Benutzung des Bahnhofs als einer öffentlichen Verkehrsanstalt ermöglicht und in dieser Weise dem öffentlichen Verkehre dient, nur ein Theil der Eisenbahn selbst und wird dadurch allein nicht zu einem öffentlichen im Sinne des allgemeinen Wegerechts. (Entsch. v. 29. Juni 1887, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5 S. 428—430.)

Diese Unterscheidung und die daran geknüpften Grundsätze des O.-V.-G. können jedoch als zutreffend nicht erachtet werden. Es wird damit die Frage, ob und inwieweit derartige Wege als Bestandtheile der Eisenbahn oder als öffentliche im Sinne des allgem. Wegerechts anzusehen und welchen Normen sie hiernach in Rücksicht auf die Bau- und Unterhaltungspflicht, sowie auf die Zuständigkeit der Behörden materiell und formell unterliegen, lediglich der Kognition der Verwaltungsstreitbehörden unterstellt, damit aber gegen das vom O.-V.-G. selbst anerkannte Prinzip verstoßen, daß, soweit es sich um projektmäßige, gemäß §§ 4. 14 Eisenb.-Ges. angeordnete Anlagen, gleichviel ob private oder öffentliche, handelt, lediglich der Minister der öffentl. Arbeiten bezw. die Landespolizeibehörden über die Pflicht zum Bau und zur Unterhaltung zu befinden, ferner die Aufsicht zu führen haben und weder den Wegepolizeibehörden noch den Verwaltungsgerichten eine Kontrole darüber zusteht (O.-V.-G. vom 28. April 1888, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 6 S. 289, s. auch die in Anm. 242 S. 559 f. angef. Entscheidungen). Nicht die private oder öffentliche Natur der Zufuhrwege also, sondern deren projektmäßige oder außerprojektmäßige Anlage ist für die bezeichneten Fragen allein maßgebend. Wäre dies nicht entscheidend, so würden anderenfalls diejenigen Theile öffentlicher Zufuhrwege, welche die Bahnhöfe, die Bahndämme ꝛc. durchschneiden oder kreuzen (die durchkreuzten mit Geleisen belegten Stücke, die Rampen, die Mauern der Unter- und Ueberführungen ꝛc.), der Kognition der Wegepolizei- und Verwaltungsstreitbehörden unterstellt sein, während es doch unstreitig ist, daß für diese Theile als zugleich integrirende Bestandtheile der Eisenbahn, obwohl sie dem öffentlichen Verkehre mit dienen, die Bahnbehörden allein zuständig sind. Es gelten somit für die Bahnhofszufuhrwege folgende Grundsätze:

a. In Betreff der Herstellung, Veränderung und Unterhaltung der ersteren (privaten)[240]) sind allein die zur Entscheidung über

---

1. Die projektmäßigen Zufuhrwege (gleichviel ob private oder öffentliche) unterliegen in Betreff der Frage der Bau- und Unterhaltungspflicht lediglich den spezialrechtlichen Normen des § 4. 14 Eisenb.-Ges. u. § 14 Enteign.-Gesetzes und der Zuständigkeit der Eisenbahnbehörden (s. Anm. 240—245). Entsch. d. O.-V.-G. v. 9. Okt. 1886, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5 S. 167.

2. Die außerprojektmäßigen Zufuhrwege sind dagegen den Normen des allgemeinen Wegerechts und der Wegepolizei, sowie der Zuständigkeit der Wegepolizeibehörden unterworfen (s. Anm. 246a S. 562).

3. Ein projektmäßiger Zufuhrweg kann nur mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten in einen außerprojektmäßigen verwandelt und damit den allgemeinen Normen des Wegerechts und der Wegepolizei unterstellt werden.

4. Die Frage, ob und in welchem Umfange der Eisenbahnunternehmer verpflichtet ist, außerprojektmäßig Zufuhrwege zur Verbindung der Bahnhöfe mit dem öffentlichen Wegenetze anzulegen und dieselben zu unterhalten und welche Rechtsnatur derartige Wege haben, ist lediglich nach den Grundsätzen des allgemeinen Civilrechts und des lokalen, provinziellen oder landesrechtlichen Wegerechts zu entscheiden. Je nachdem solchen Wegen hiernach öffentlicher oder privater Charakter beizulegen ist, richtet sich auch die Zuständigkeit der Wegepolizeibehörden.

Die Praxis hat früher eine Verpflichtung der Eisenbahnen zum Bau und zur Unterhaltung derartiger außerprojektmäßiger Bahnhofszufuhrwege nicht anerkannt. (Rek.-Besch. d. Hand.-Min. v. 24. Jan. 1858, III. 13729, II. 10870, v. 16. Sept. 1874, V. 2384, V. 3348, 25. Dezbr. 1875, V. 12063, 24. Jan. 1876, III. 613, II. 22845, 10. Mai 1876 u. 12. Nov. 1876, II. 16597, B. II. 75, 1, 5. März 1877, V. 2183, B. I. 56, 2, 25. Aug. 1884, IV. 2005, IIb (a) 14138. Entsch. des Reichsgerichts v. 18. Mai 1881. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 36 u. des Ober-Verw.-Ger. v. 31. März 1883, eod. Bd. 3 S. 51 (56), 8. Mai 1884 Bd. 3 S. 219 f. u. 9. Okt. 1886 Bd. 5 S. 167, s. auch Dalcke S. 74. 75, Löbell S. 91 Note 13, Seydel S. 81, Eger, Enteign.-Ges., I. S. 447. 459.) Neuerdings hat jedoch das O.-V.-G. angenommen, daß schon nach § 14 des auch für die Eisenbahnen maßgebenden Ansiedlungsgesetzes vom 25. Aug. 1876 (G.-S. S. 405) denselben jedenfalls die Anlage eines solchen Weges obliegt, welcher die einzige Verbindung des Bahnhofes mit dem nächsten öffentlichen Wege herstellt und ohne welchen der Bahnhof überhaupt unzugänglich und für das Publikum unbenutzbar bleiben würde (s. die Erk. d. O.-V.-G. v. 25. Mai u. 29. Juni 1887, Eisenbahnrechtliche Entsch. Bd. 5 S. 370 u. 430).

[240]) d. s. die lediglich für den Bahnverkehr projektmäßig bestimmten und angelegten Plätze und Wege, insbesondere zur Verbindung der Stationsgebäude, Perrons, Güterschuppen, Lagerplätze, Laderampen unter sich und mit dem öffentlichen Wegenetze, ferner Privatflüsse, Kanäle, Trajekte, Brücken, Gräben ꝛc., die ausschließlich dem Bahnverkehr und zu Bahnzwecken dienen.

Bahnhofszufuhrwege sind der Regel und der Vermuthung nach Privatwege (Entsch. d. O.-V.-G. v. 31. März 1883, 26. März u. 1. Okt. 1887, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 51, Bd. 5 S. 267, Bd. 6 S. 58). Dieselben können jedoch auch aus besonderen Gründen als öffentliche projektmäßig angelegt sein, so daß in jedem einzelnen Falle nach dessen konkreter Lage geprüft werden muß, ob ein Zufuhrweg als öffentlicher Weg angelegt oder Privatweg ist (Entsch. d. O.-V.-G. v. 8. Mai 1884, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 219). Ist der Weg kein öffentlicher, so schließt dies zwar nicht aus, daß er in einen öffentlichen verwandelt wird. Dies würde aber seitens der Wegepolizeibehörde im Bedürfnißfalle nicht der Eisenbahn als Eigenthümer, sondern Demjenigen, welchem

die Bahnanlagen berufenen Behörden[240a]) zuständig. Die Kompetenz der Wege- und Wasserpolizeibehörden beschränkt sich ausschließlich auf die Beseitigung von Gefahren — wie jedem Privateigenthümer gegenüber — unter den allgemeinen polizeilichen Gesichtspunkten.[241])

---

in dem betr. Bezirke die Wegebaulast obliegt, aufzugeben sein. Auch gehört dazu in jedem Falle die Zustimmung des Ministers der öffentl. Arb., da es sich dabei um eine Aenderung des von diesem festgestellten Bahnprojekts handelt (Entsch. O.-V.-G. v. 31. März 1883, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 51). Ist der Weg ein öffentlicher, so ist zu unterscheiden, ob er als solcher projektmäßig angelegt ist oder auf Grund der allgemeinen Normen des Wegerechts. Im ersteren Falle (s. Anm. 242) unterliegt er den Grundsätzen ad b (S. 559), im letzteren Falle den Grundsätzen ad c (S. 562).

240a) s. Anm. 230. 231.

241) § 10 Tit. 17 Th. II. A. L.-R., insbesondere aus sicherheits- oder gesundheitspolizeilichen Rücksichten. — Wege- und wasserpolizeiliche Rücksichten, d. h. in Betreff des öffentlichen Verkehrsinteresses, können dagegen bei Wege- u. Wasser- ꝛc. Anlagen, welche unstreitig privater Natur sind, ein Einschreiten der Polizeibehörden nicht rechtfertigen. Dies ist vom Oberverwaltungsgericht in konstanter Praxis anerkannt worden: 1. „Das Wesen der Privatwege in Gegensatze zu den öffentlichen besteht gerade darin, daß sie ein öffentliches Verkehrsinteresse nicht haben; die Wegepolizeibehörde, welche nur die öffentlichen Verkehrsinteressen wahrzunehmen hat, kann daher auf sie auch nicht einwirken. Allerdings unterliegen auch sie gleich anderem Privateigenthum, dem Einflusse der Polizei, indessen nur unter den allgemeinen polizeilichen Gesichtspunkten des § 10 Tit. 17 Th. II A. L.-R., insbesondere aus sicherheits- oder gesundheitspolizeilichen Rücksichten: Wegepolizeiliche Rücksichten — d. h. Rücksichten auf das öffentliche Verkehrsinteresse — können dagegen bei Wegen, welche unstreitig Privatwege sind, ein Einschreiten der Polizeibehörde nur behufs Einleitung des Enteignungsverfahrens rechtfertigen.“ (Erkannt vom 1. Senat des Ob.-Verw.-Ger. unterm 17. Septbr. 1879. Entsch. Bd. 5 S. 229 (235). Ebenso in Betreff der Wasseranlagen unterm 10. November 1880, eod. Bd. 7 S. 351.) 2. „Wenn also ein Bahnhofszufuhrweg innerhalb des zum Bahnhofe gehörigen Terrains liegt, deshalb als integrirender Theil der Bahnanlage angesehen werden muß und nicht zu den öffentlichen Wegen gehört, so sind die Ortspolizeibehörden zur Ueberwachung seiner Beleuchtung, Unterhaltung ꝛc. nicht zuständig; vielmehr liegt alsdann lediglich den Eisenbahn-Aufsichtsbehörden oder den die Staatsaufsicht über den Betrieb der Bahnen führenden Organen der Staatsverwaltung die Fürsorge darüber ob, daß der Zufuhrweg so unterhalten und beleuchtet werde, wie es das Interesse der die Bahn Benutzenden erheischt. (§ 46 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838. Regulativ vom 24. November 1848. Min.-Bl. d. i. V. S. 390. Vgl. auch Erlaß des Ministers für Handel ꝛc. vom 25. Februar 1878 II. 2811.) Bei derartigen Wegen ꝛc. ist die Zuständigkeit der Ortspolizeibehörden in Erfüllung des ihr durch § 10 Tit. 17 Th. II A. L.-R. ertheilten allgemeinen Auftrages auf die Fälle beschränkt, in welchen es sich um die Abwendung von Gefahr für das Publikum handelt. Hier ist die Kompetenz der Ortspolizei-Verwaltungen auch den Eisenbahn-Verwaltungen gegenüber im Wesentlichen dieselbe, wie gegenüber Privaten, welche ihr Eigenthum zur Gefährdung anderer benutzen.“ (Erkannt vom 1. Senat des Ob.-Verw.-Ger. unterm 16. Juni 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 215.) 3. Ebenso wird in Betreff eines vom Eisenbahnfiskus auf eigenem Grund und Boden hergestellten, der konkreten Sachlage nach lediglich als Theil der Bahnhofsanlage zu betrachtenden Zufuhrweges der Amtsvorsteher für unzuständig erklärt, der Eisenbahnverwaltung die Verbreiterung dieses Weges aufzugeben: „Nach seiner Bestimmung — heißt es in den Gründen — dient dieser Weg allerdings in gewissen Beziehungen dem öffentlichen Verkehr, nämlich so, wie die Bahn

b. Die nämlichen Grundsätze gelten aber auch in Betreff der Herstellung, Veränderung und Unterhaltung derjenigen öffentlichen Anlagen, welche in das ministeriell bezw. landespolizeilich genehmigte Eisenbahnbauprojekt fallen oder später einbezogen werden.[242]) Auch

---

und der Bahnhof, dessen Theil er ist, überhaupt. Derselbe ist aber um dieser Bestimmung willen kein öffentlicher Weg; er steht nicht zur Verfügung der Wegepolizeibehörde im Interesse des öffentlichen Verkehrs überhaupt und nach Maßgabe der die Wegepolizei regelnden allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen, sondern zur Verfügung des Eisenbahnunternehmers nach Maßgabe der diese Unternehmungen regelnden gesetzlichen Vorschriften. Die Last der Unterhaltung liegt daher auch nicht der betreffenden Gemeinde ob, sondern dem Eisenbahnunternehmer in gleicher Weise, wie der Bahnhof selbst. (Vgl. Allgem. Verf. des Min. der öffentl. Arb. vom 5. November 1880, E.-V.-Bl. S. 537.) Weiter ist aber auch die Zuständigkeit des Amtsvorstehers in Bezug auf diesen Bahnhofstheil wesentlich beschränkter als für öffentliche Wege im Allgemeinen. Die Organe der Bahnaufsicht (§ 24 des Eisenbahngesetzes) sind nicht die Amtsvorsteher, sondern der Minister der öffentlichen Arbeiten und die demselben dazu untergeordneten besonderen Behörden. Diese haben darüber zu wachen, daß jene Bahnhofsanlage, der Anschluß des Bahnhofs an den von der Gemeinde ausgebauten Weg so erfolgt, wie es das Interesse des Verkehrs, dem die Bahn dient, erheischt. Die Zuständigkeit der Ortspolizeibehörden aus § 10 Tit. 17 Th. II A. L.-R. ist auf diejenigen Seiten der polizeilichen Wirksamkeit beschränkt, für welche die Eisenbahnanlagen nicht als besondere, eigengeartete Transport- und Verkehrsanstalten in Betracht kommen, sondern für welche sie jedem Unternehmen eines Privaten gleichstehen. Nach diesen Gesichtspunkten mag die Ortspolizeibehörde einzuschreiten befugt sein, wenn die Eisenbahnverwaltnng den fraglichen Weg derartig einrichtet, daß aus seiner Verfassung offenbar dringende Gefahren für das passirende Publikum erwachsen. Nicht aber hat der Amtsvorsteher die Interessen und Bedürfnisse des Verkehrs für diesen Weg, wie sonst für die öffentlichen Wege (ausschließlich der Chausseen) wahrzunehmen. Es bedarf auch kaum des Hinweises darauf, daß der Amtsvorsteher die ihm mangelnde Zuständigkeit nicht durch die Erklärung begründen kann, eventuell nehme er den qu. Weg als öffentlichen in Anspruch. Die Verpflichtung, ihn in einen solchen zu verwandeln, würde nicht dem Eisenbahnfiskus, sondern der betreffenden Gemeinde obliegen, es würde dazu ferner der Nachweis des Bedürfnisses gehören und endlich die Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten, da es sich dabei um eine Aenderung der ministeriell festgestellten Bahnhofsanlage handelte." (Erkannt vom 1. Senat des Ob.-Verw.-Ger. unterm 31. März 1883. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 51.) 4. Unter im Wesentlichen gleicher Begründung und unter Bezugnahme auf das vorangehende Urtheil vom 31. März 1883 ist ferner angenommen worden: „Die auf den Eisenbahnhöfen vorhandenen Wege und Plätze, welche nur zum Auf- und Abladen von Gütern, sowie zur Verbindung der Bahnhofsgebäude und der Güterschuppen ꝛc. untereinander oder mit den nächsten öffentlichen Straßen, also nicht hierüber hinaus für den Durchgangsverkehr oder für sonstige Adjacenten des Wegekörpers dienen, sind, als Theile der Eisenbahnanlage, Privatwege des Eisenbahnunternehmers und als solche ebensowenig öffentliche Wege und Plätze im Sinne des Wegerechts, wie der Bahnkörper selbst, dessen Bestimmung sie theilen. Sie stehen zur Verfügung des Unternehmers für das Transportgewerbe der Bahn nach Maßgabe der Anforderungen, welche die Eisenbahn-Aufsichtsbehörde stellt, nicht aber zur Verfügung der die Wegepolizei handhabenden Ortspolizeibehörde. Die Zuständigkeit der letzteren ist in ihrer Ueberwachung auf die Handhabung der Sicherheitspolizei beschränkt. (Erkannt vom 1. Senat des Ob.-Verw.-Ger. unterm 8. Mai 1884. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 219.)

[242]) Dahin gehören z. B.: die projektmäßigen Verlegungen öffentlicher Wege aus Anlaß des Eisenbahnbaus und im Zusammenhang mit demselben (Erk. des

für diese öffentlichen Anlagen sind die zur Entscheidung über die Bahnanlagen berufenen Instanzen allein zuständig[243]) und die Wege- und Wasserpolizeibehörden auf die allgemeine Polizeiaufsicht beschränkt.[243a]) Nur insofern besteht ein wesentlicher Unterschied der projektmäßigen privaten und öffentlichen Anlagen, als bei letzteren den Wege- und Wasserpolizeibehörden zugleich obliegt, die Ausführung bezw. Erfüllung der durch jene Instanzen angeordneten Auflagen, insbesondere der Unterhaltungspflicht, fortgesetzt zu beaufsichtigen und nöthigenfalls zu erzwingen.[244]) Und, soweit über die Unterhaltungspflicht seitens der vorbezeichneten Instanzen eine Entscheidung nicht getroffen ist, erscheinen in Betreff jener öffentlichen Anlagen

---

O.-V.-G. vom 17. Mai 1882, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 276), Verbreiterungen ꝛc. derartiger Wege (O.-V.-G. 14. März 1883, eod. Bd. 3 S. 30), Herstellung von Niveaukreuzungen und Ueberführungen (O.-V.-G. v. 28. März 1877, Entsch. des O.-V.-G. Bd. 2 S. 245 f. u. 6. März 1878, E.-V.-Bl. 1878 S. 122), Anlegung von für den öffentlichen Verkehr bestimmten Bahnhofszufuhrwegen (O.-V.-G. 5. März 1879, E.-V.-Bl. S. 58, 17. Sept. 1879, Entsch. d. O.-V.-G. Bd. 5 S. 229 (236—239), 18. Nov. 1882, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 406 (408) u. 16. April 1884, eod. Bd. 3 S. 209 (213), Eisenbahnrampen u. Rampenwege bei Niveaukreuzungen und Ueberführungen (O.-V.-G. 18. November 1882, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 400 u. 406, 28. Febr. 1883, eod. Bd. 3 S. 15, 1. Dezbr. 1883 Bd. 3 S. 138 (144), 3. Dezbr. 1884 Bd. 3 S. 423), Parallelwege, welche als öffentliche Kommunikationswege projektmäßig von dem Eisenbahnunternehmer angelegt sind (O.-V.-G. 28. April 1888, Eisenbahnrechtl. Entscheidungen Bd. 6 S. 289).

[243]) s. Anm. 230. 231. 235. Vgl. Erk. d. O.-V.-G. v. 9. Okt. 1886, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5 S. 167.

[243a]) s. Anm. 241.

[244]) Darnach sind die Wege- ꝛc. Polizeibehörden für befugt erachtet worden, der Eisenbahnverwaltung während des projektmäßigen Umbaus öffentlicher Wege interimistische Maßnahmen gegen die Behinderung des öffentl. Verkehrs durch Einrichtung von Nothwegen ꝛc. aufzugeben (O.-V.-G. 28. März 1877, Entscheid. Bd. 2 S. 245), ferner — Mangels landespolizeilicher Bestimmung — die Eisenbahnen zur Instandhaltung und Besserung der projektmäßig für den öffentlichen Verkehr bestimmten Bahnhofszufuhrwege (vorbehaltlich des Rechtsweges über die definitive Verpflichtung) anzuhalten (O.-V.-G. 5. März 1879, E.-V.-Bl. S. 58, 17. Sept. 1879, Entsch. d. O.-V.-G. Bd. 5 S. 229, 19. Juni 1880, E.-V.-Bl. S. 478, 24. Mai 1882, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 292, 18. Novbr. 1882, eod. Bd. 2 S. 406, 16. April 1884 Bd. 3 S. 209, Erl. d. Min. f. Hand. c. v. 3. April 1862 II. 2818 u. 16. Mai 1878 V. 1677), ebenso zur Unterhaltung und Befestigung von projektmäßig angelegten Rampen an Niveaukreuzungen, Ueberführungen ꝛc., jedoch ohne Aenderung der ursprünglichen Anlage (O.-V.-G. 18. Nov. 1882, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 400. 406, 28. Febr. 1883 Bd. 3 S. 15, 1. Dezbr. 1883 Bd. 3 S. 138, 3. Dezbr. 1884 Bd. 3 S. 423), zur Unterhaltung von Wegeverbreiterungen, über welche landespolizeilich nichts bestimmt ist (O.-V.-G. 14. März 1883 Bd. 3 S. 30), unter Umständen auch zur Verbreiterung selbst, wenn darin implicite die Unterhaltung liegt (O.-V.-G. 31. März 1883 Bd. 3 S. 51), dagegen gehört hierzu nicht die Beleuchtung öffentlicher Wegeanlagen (O.-V.-G. 16. Juni 1880, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 215, 4. Dezbr. 1878, Entsch. d. O.-V.-G. Bd. 4 S. 419). Stets kann aber nur darüber wegepolizeilich bezw. im Verwaltungsstreitverfahren entschieden werden, ob dem Unternehmer und

die Wege- und Wasserpolizeibehörden kompetent, diese Pflicht, vorbehaltlich des Rechtsweges, zu regeln und erforderlichenfalls angemessen zu vertheilen.[245])

Die Wege- und Wasserpolizeibehörden sind aber — abgesehen hiervon — in Betreff der nach dem landespolizeilich genehmigten Eisenbahnprojekt ausgeführten Anlagen, auch wenn dieselben dem allgemeinen öffentlichen Verkehre dienen, nicht befugt, irgendwelche Verfügungen über Aenderung, Beseitigung, Verbesserung ꝛc. zu treffen oder im Verwaltungsstreitverfahren zu erzwingen.[245a]) Bestehen zwischen den zur Feststellung der Eisenbahnprojekte zuständigen

---

in welchem Umfange die Herstellung oder Unterhaltung einer Anlage auferlegt ist, nicht aber, ob sie ihm aufzuerlegen war (O.-V.-G. 28. März 1888, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 6 S. 273).

[245]) Für die Regelung bezw. Vertheilung der Unterhaltungslast findet in solchen Fällen der Grundsatz des § 14 Alin. 1 Satz 2 des Enteignungs-Gesetzes (s. Anm. 214 S. 546) analoge Anwendung, denn dieser Grundsatz entspricht so sehr den Rücksichten der Billigkeit und allgemeinen Rechtsregeln, daß er im Falle des Streites über die Unterhaltungspflicht auch dann zur Anwendung zu bringen ist, wenn im Enteignungsverfahren und durch die Enteignungsbehörden eine Entscheidung über die Frage der Unterhaltungspflicht nicht getroffen, diese vielmehr erst nachträglich streitig geworden ist. In solchen Fällen hat insbesondere bei Streitigkeiten zwischen Eisenbahnunternehmern und Gemeinden über die Unterhaltungslast von in Folge des Bahnbaus verlegten oder veränderten Wegen das Ober-Verwaltungsgericht wiederholt angenommen, daß der Eisenbahnunternehmer zur Unterhaltung eines von ihm gemäß landespolizeilicher Anordnung verlegten oder umgebauten öffentlichen Weges nur insoweit verpflichtet ist, als die Unterhaltungspflicht der bisher Verpflichteten (Gemeinden) dadurch vermehrt worden ist. (Vgl. folgende Entsch. des Ober-Verw.-Ger., welche zugleich die Gesichtspunkte, von denen bei Bemessung und Vertheilung der Unterhaltungspflicht auszugehen ist, des Näheren erörtern: Erk. des 1. Sen. des O.-V.-G. v. 18. Nov. 1882. Eisenbahnr. Entsch. Bd. 2 S. 406. (Wegeverlegung mit Niveau-Ueberführung), vom 14. März 1883 (Unterhaltungspflicht in Betreff einer vom Eisenbahnunternehmer an Stelle eines öffentlichen Weges angelegten Brücke), eod. Bd. 3 S. 30; vom 10. Dezbr. 1887 (Unterhaltungspflicht in Betreff eines an Stelle eines anderen kassirten angelegten öffentl. Weges), eod. Bd. 6 S. 103; 1. Dezbr. 1883 (Unterhaltungspflicht in Betreff der vom Eisenbahnunternehmer angelegten öffentlichen Wege, welche nicht an die Stelle bereits vorhandener Einrichtungen getreten sind), eod. Bd. 3 S. 138. Vgl. noch Erk. des 5. Civ.-Sen. des Reichsger. v. 16./21. Jan. 1884, eod. Bd, 3 S. 311. — Erk. des O.-V.-G. v. 28. Febr. 1883. Entsch. des O.-V.-G. Bd. 9 S. 202, v. 3. Dezbr. 1884. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 423, 16. April 1884, eod. Bd. 3 S. 209, 28. März 1888, eod. Bd. 6 S. 273. — Vgl. hierzu noch den Erl. des Min. der öffentl. Arb. v. 20. Juni 1884. E.-V.-Bl. S. 317.)

Zur Vermeidung von Zweifeln und Streitigkeiten verpflichtet ein Erlaß des Ministeriums der öffentl. Arb. v. 5. Nov. 1880 die Regierungen, bei jedem neu anzulegenden Wege von vornherein festzustellen, ob demselben die Eigenschaft eines dem allgemeinen Verkehr dienenden öffentlichen oder eines nur für den Bahnhofsverkehr bestimmten, zur Bahnanlage gehörigen oder sonstigen Privatweges zukomme, weil von der rechtlichen Natur eines Weges die Entscheidung über die Unterhaltungspflicht desselben abhängt (E.-V.-Bl. 1880 S. 537).

[245a]) Denn eine Kontrole über die Anordnungen des Ministers aus § 4 Eisenb.-Ges. oder der Landespolizeibehörden aus § 14 l. c. (bezw. § 14 Enteign.-Ges.) steht den Wegepolizeibehörden und Verwaltungsgerichten nicht zu (O.-V.-G.

Behörden und den Wege- und Wasserpolizeibehörden hierüber Differenzen, so liegt eine Kollision zweier Zweige der Polizeiverwaltung in Verfolgung der ihnen anvertrauten Interessen vor, welche nur durch gegenseitige Verständigung bezw. Anrufung und Benehmen der höchsten Aufsichtsinstanzen, nicht durch Zwang beseitigt werden kann.[246])

c. Dagegen stehen den Wege- und Wasserpolizeibehörden in Betreff der nicht in das landespolizeilich festgestellte Projekt gehörigen, dem allgemeinen Verkehre dienenden öffentlichen Anlagen[246a]) den Eisenbahnen gegenüber unbeschränkt alle diejenigen Befugnisse zu, welche sie jedem Dritten gegenüber gesetzlich auszuüben berechtigt sind, wie auch in Betreff derartiger öffentlicher Anlagen die Eisenbahnen formell und materiell bezüglich der Bau- und Unterhaltungspflicht lediglich den Normen des allgemeinen Wege- und Wasserrechts und des Verwaltungsstreitverfahrens unterworfen sind.[247])

---

28. April 1880, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 6 S. 289). Jede derartige Verfügung würde einen Eingriff in das Eisenbahnprojekt involviren, der nur von derjenigen Stelle ausgehen darf, welche das Projekt festzustellen und zu genehmigen befugt ist. Nicht durch die Eigenschaft der Oeffentlichkeit wird die Zuständigkeit der Wegepolizeibehörden bei Eisenbahnanlagen bedingt (Irrig: Erk. des O.-V.-G. vom 26. März 1887 a. a. O. Bd. 5 S. 268), sondern allein darauf kommt es an, ob die Anlage projektmäßig ist oder nicht. Ist sie projektmäßig, so ist die Zuständigkeit der Wegepolizeibehörden ausgeschlossen. Nur wenn sie nicht projektmäßig ist oder mit Zustimmung des Ministers aus den projektmäßigen Anlagen ausgeschieden ist, ist sie den Wegepolizeibehörden unterstellt (s. Anm. 239a S. 556 f.).

[246]) Entsch. d. O.-V.-G. Bd. 2 S. 409, Bd. 3 S. 196. E.-V.-Bl. 1878 S. 124.

[246a]) Dahin gehören alle öffentlichen Wege (Gemeindewege, Land- und Heerstraßen, Chausseen, städtische Straßen ꝛc.), welche mit den projektmäßigen Eisenbahnanlagen an sich nicht in integrirender Verbindung stehen, bezüglich deren die Eisenbahn mithin nur als Anliegerin, Gemeindemitglied, Unternehmerin von Fabrik- ꝛc. Anlagen ꝛc. in Betracht kommt. In Betreff dieser Wege, ihrer Anlegung, Veränderung, Verlegung, Verbreiterung und Unterhaltung, überhaupt der Wegebaulast sind die Eisenbahnen der Zuständigkeit der Wegepolizeibehörden und im weiteren Verfahren der Verwaltungsgerichte nach gemeinem Wegebaurecht unbeschränkt unterworfen. Dazu sind auch diejenigen Wege zu rechnen, welche zwar von den Eisenbahnen nach Maßgabe des ministeriell genehmigten Projekts (§ 4 Eisenb.-Ges.) oder auf Grund landespolizeilicher Anordnung (§ 14 Eisenb.-Ges. u. § 14 Enteign.-Ges.) angelegt worden, aber mit ministerieller Genehmigung im geordneten Verfahren für den öffentlichen Verkehr in Anspruch genommen, d. h. in öffentliche Wege umgewandelt worden sind. Ob und inwieweit die Eisenbahnen zu allen diesen nicht in das Eisenbahnprojekt fallenden Wegen bau- und unterhaltungspflichtig sind, richtet sich prinzipiell nach dem bestehenden lokalen, provinziellen oder gemeinen Rechte.

Die Frage, ob eine öffentliche Anlage in das genehmigte Eisenbahnprojekt gehört oder nicht und welchen Normen dieselbe hiernach materiell und formell unterliegt, muß in Kollisions- u. Streitfällen entweder durch Anrufung und Benehmen der Aufsichtsbehörden oder im Wege des Kompetenzkonflikts (§ 112 Land.-Verw.-Ges. v. 30. Juli 1883) zum Austrage gebracht werden (Entsch. O.-V.-G. Bd. 3 S. 191, E.-V.-Bl. 1879 S. 58, Eisenb.-Arch. 1879 S. 128 Nr. 14). Im Verwaltungsstreitverfahren kann über diese Frage nicht Entscheidung getroffen werden.

[247]) s. Anm. 218 u. 218a S. 548.

§ 37. Die Ausrüstung der Eisenbahn mit Betriebsmitteln.

Der Eisenbahnbau im weiteren Sinne erstreckt sich nicht allein auf die Herstellung der Bahnanlage (Unter-, Ober- und Hochbau), sondern auch auf die Beschaffung des gesammten Betriebsmaterials, um die Bahnanlage zum Zwecke des Transports fähig und benutzbar zu machen, insbesondere auf die Ausrüstung der Eisenbahn mit Betriebsmitteln.[248]) Wie die Ausführung der Bahnanlage selbst, so wird auch die Herstellung der Betriebsmittel entweder in eigener Regie bewirkt[249]) oder — der bei weitem häufigere Fall — durch Lieferungs- und Werkverdingungsverträge vorbereitet.

Die Besonderheiten, welche der Abschluß und Inhalt dieser die Ausführung vorbereitenden Verträge bieten, sind bereits an früherer Stelle[250]) Gegenstand der Erörterung gewesen. Aber auch für die Ausführung haben sich eigenartige, durch die Natur des Eisenbahnwesens gebotene Grundsätze herausgebildet, welche im Interesse des Eisenbahn-Verkehrs und Betriebs vornehmlich drei Erfordernisse aufstellen: daß die Betriebsmittel einheitlich konstruirt, daß ihre Zahl und Aufnahmefähigkeit dem Verkehrsbedürfnisse gewachsen, zulänglich, und daß sie mit den gegen die außergewöhnlichen Gefahren des Eisenbahnbetriebs erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen ausgestattet, d. h. sicher sein müssen.

1. Das erste Erforderniß — der Einheitlichkeit — ist im Art. 42 der Reichsverfassung ausgesprochen. Darnach verpflichten sich die Bundesregierungen, die Eisenbahnen nach einheitlichen Normen nicht nur anlegen, sondern auch ausrüsten zu lassen.[251]) Und in Ausführung dieser Verfassungsbestimmung sind vom Reiche die vom Bundesrathe beschlossenen, vom Reichskanzler publicirten Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands vom 30. November 1885[252]) erlassen worden, deren §§ 23—38 sich speziell auf die ein-

---

[248]) § 30 S. 428.

[249]) Der Betrieb eigener Waggon- und Lokomotivfabriken Seitens der Eisenbahnen behufs Herstellung neuer Betriebsmittel ist jedoch selten. Insoweit dies der Fall, bieten weder die Anlage noch der Betrieb Abweichungen von den allgemeinen Normen. Dagegen findet die Reparatur der Betriebsmittel in der Regel in eigenen Werkstätten der Eisenbahn statt.

[250]) §§ 31. 32 S. 432 f.

[251]) s. über die Bedeutung und die rechtliche Natur dieser Bestimmung: § 13 und Anm. 8 S. 60—62.

[252]) E.-V.-Bl. 1886 S. 42—53. Dieselben sind an die Stelle der unterm 12. Juni 1878 (E.-V.-Bl. 1878 S. 185) erlassenen Normen getreten (s. § 13 und Anm. 10 S. 63). Vgl. ferner die Vereinbarungen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen vom 17. Febr. 1887 (R.-Ges.-Bl. S. 111, Zentr.-Bl. f. d. D. Reich

heitliche Konstruktion der Betriebsmittel beziehen.[253]) Diese Normen finden Anwendung auf alle Bahnen von normaler Spurweite,[254]) welche nicht zu den Bahnen untergeordneter Bedeutung gehören.[255]) Doch können bezüglich einzelner Bestimmungen Ausnahmen in Rücksicht auf besondere Verhältnisse von der Landesregierung unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts bewilligt werden.[256])

2. Das zweite Erforderniß — der Zulänglichkeit — hat im Art. 43 Satz 2 seinen Ausdruck gefunden. Darnach hat das Reich dafür Sorge zu tragen, daß die Eisenbahnverwaltungen die Bahnen jederzeit nicht nur in einem die nöthige Sicherheit gewährenden baulichen Zustande erhalten, sondern dieselben auch mit Betriebsmaterial so ausrüsten, wie das Verkehrsbedürfniß es erheischt.[257]) Die Zulänglichkeit der Betriebsmittel muß sowohl dem Interesse der Landesvertheidigung wie des allgemeinen Verkehrs entsprechen. Von Reichswegen liegt die Aufsicht hierüber dem Reichs-Eisenbahn-Amte ob.[258]) Aber auch die einzelnen Bundesregierungen haben das Recht und die Pflicht, die Eisenbahnverwaltungen zur Beschaffung zulänglicher Betriebsmittel anzuhalten.[259])

S. 50, E.-V.-Bl. S. 233—237) und über die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehre vom 12. März 1887 (Zentr.-Bl. f. d. D. Reich S. 69, E.-V.-Bl. S. 237—240), welche z. B. im Deutschen Reich, in Oesterreich-Ungarn, in Frankreich, in der Schweiz, in Italien, in den Niederlanden und in Rumänien gelten (Erl. d. Min. d. öff. Arb. v. 3. Mai 1887, E.-V.-Bl. S. 232).

[253]) Die qu. Normen betreffen die Höhen- u. Breitenmaße der Lokomotiven u. Wagen (§ 23), Lokomotiven- u. Tender-Radstand (§ 24), Tender (§ 25), Wagen-Radstand (§ 26), Wagengestelle (§ 27), Bremsen (§ 28), Raddruck (§ 29), Zug- und Stoßapparate (§ 30), Zugvorrichtung (§ 31), Buffer (§ 32), Kuppelung (§ 33), Radreifen (§ 34), Stellung der Räder (§ 35), Spielraum für die Spurkränze (§ 36), Raddurchmesser (§ 37), Achsstärke (§ 38).

[254]) und zwar sowohl auf diejenigen Betriebsmittel, welche nach dem Inkrafttreten der qu. Normen (1. April 1886) neu beschafft worden sind, als auch auf diejenigen zu diesem Zeitpunkte bereits vorhandenen oder bestellten Betriebsmittel, welche nach dem 1. April 1886 eine vollständige Umänderung erleiden (§ 39). Vgl. hierzu noch d. Erl. v. 20. Aug. 1878, E.-V.-Bl. S. 237 — 1. April 1879, E.-V.-Bl. S. 47 — 7. Okt. 1881, E.-V.-Bl. S. 307 — 21. Febr. 1882, E.-V.-Bl. S. 41.

[255]) Auf Bahnen, welche nach der übereinstimmenden Erklärung der Landesregierung und des Reichs-Eisenbahnamts zu den Bahnen untergeordneter Bedeutung gehören, finden diese Normen allgemein keine Anwendung (§ 40).

[256]) § 39 Abs. 3 der Normen. Vgl. hierzu den Erl. des Min. der öffentl. Arb. vom 11. Januar 1882. E.-V.-Bl. S. 10.

[257]) s. über die Bedeutung und die rechtliche Natur dieser Verfassungsbestimmung § 13 und Anm. 10 S. 63.

[258]) § 4 des Reichsgesetzes vom 27. Juni 1873 (R.-G.-Bl. S. 164). Siehe S. 63 Anm. 10 und S. 76 Anm. 28.

[259]) Sowohl auf Grund des Art. 43 der Reichsverfassung, wie nach Maßgabe der ihnen nach den Landesgesetzen zustehenden Aufsichtsgewalt. Diese Verpflichtung der Eisenbahnen hat auch vielfach ausdrücklich in den Konzessionsbedingungen Aufnahme gefunden. Sie ergiebt sich endlich bezüglich des Verkehrsbedürfnisses aus

3. Dem dritten Erforderniß, der Sicherheit, ist — abgesehen von einer Reihe von Bestimmungen, welche in den Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen vom 30. November 1885 enthalten sind — vornehmlich durch die Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 30. November 1885, der Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 und der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands Genüge geleistet. Diese Bestimmungen sind, da sie sich zugleich auf den Betrieb beziehen, im folgenden Abschnitt VII des Näheren dargestellt.

Theil c. Die Vollendung des Eisenbahn-Baus.

§ 38. Die Revision der Anlage.

Wie die Vorbereitung und Ausführung des Eisenbahnbaus, so ist auch die Vollendung des Eisenbahnbaus mit besonderen Rechtsnormen verknüpft, welche sich vornehmlich auf drei Momente erstrecken: die Kontrole über die rechtzeitige Vollendung, die Kontrole über die projektmäßige Vollendung und die Genehmigung der Verkehrseröffnung.

Ist die frist- und projektmäßige Ausführung der Eisenbahnbauten speziellen, aus der Eigenartigkeit und Bedeutung der Eisenbahnen folgenden Vorschriften und Bedingungen unterworfen, so ergiebt sich daraus, daß die Anlage nicht eher ihrer Bestimmung übergeben, dem Verkehre eröffnet werden kann, als bis nicht ordnungsmäßig festgestellt ist, daß die für die Bauausführung ertheilten Vorschriften und Bedingungen vollständig erfüllt sind.

1. Was zunächst die Rechtzeitigkeit der Vollendung anlangt, so bestimmt § 21 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838, daß das Ministerium nach vorgängiger Vernehmung der Gesellschaft die Fristen bestimmen wird, in welcher die Anlage fortschreiten und vollendet werden soll und sich für deren Einhaltung Bürgschaften stellen lassen kann.[260]) Im Falle der Nichtvollendung binnen der bestimmten

---

Art. 422 Ziffer 3 des H.-G.-B. (Eger, deutsches Frachtrecht, Bd. 3 Anm. 199 S. 171 f.)

[260]) Abschn. II § 12 S. 42.

Zeit bleibt vorbehalten, die Anlage, so wie sie liegt, für Rechnung der Gesellschaft unter der Bedingung zur öffentlichen Versteigerung zu bringen, daß dieselbe von den Ankäufern ausgeführt werde. Es muß jedoch dem Antrage auf Versteigerung die Bestimmung einer schließlichen Frist von 6 Monaten zur Vollendung der Bahn vorangehen.[261])

Diese Vorschriften beziehen sich nur auf Privatbahnen. In der Regel wird eine Vollendungsfrist für die ganze Bahnanlage landesherrlich in der Konzessionsurkunde festgesetzt.[262]) Ist dies der Fall, so müssen die einzelnen Theilfristen, welche der Minister für das Fortschreiten und die Vollendung des Baus bestimmt, innerhalb der landesherrlich festgesetzten Gesammtfrist liegen.[263]) Ist in der Konzession eine Frist nicht bestimmt, so liegt die Bestimmung für sämmtliche — Theil- und Vollendungsfristen — dem Minister ob. Für den Fall der Nichteinhaltung der Theilfristen kann sich der Minister Bürgschaften stellen lassen und deren Betrag zu Gunsten der Staatskasse einziehen, sobald der Verzug eintritt.[264]) Für den Fall der Nichteinhaltung der Vollendungsfrist kann, wenn auch eine noch zu gewährende Schlußfrist von 6 Monaten fruchtlos verstrichen ist,[265]) die Versteigerung der Bahn für Rechnung der Gesellschaft angeordnet werden.[266]) Die nähere Darstellung der hierbei in Betracht kommenden Rechtsverhältnisse bleibt dem Abschnitt XII vorbehalten.

Beim Bau von Staatsbahnen sind zwar gesetzlich Fristen für die Fertigstellung nicht vorgesehen. Aber es sind in den Bau-Dispositionsplänen[267]) die Termine anzugeben, welche für die Fertigstellung der Erdarbeiten und der sonstigen Bauobjekte des Oberbaus, sowie für die betriebsfähige Vollendung der Bahnstrecke in Aussicht genommen sind. Die Termine werden vom Minister geprüft und genehmigt bezw. anderweit festgestellt und deren Innehaltung im Aufsichtswege überwacht.[268])

---

[261]) s. Abschn. XII und Bessel u. Kühlwetter I S. 163—165.

[262]) Abschn. III § 16 S. 119. Diese Frist kann gegebenenfalls nur durch landesherrliche Verordnung verlängert werden.

[263]) S. 119 Anm. 82. Unter dieser Voraussetzung kann der Min. d. öffentl. Arb. die einzelnen Fristen, wenn die Umstände dies begründet erscheinen lassen, verlängern.

[264]) § 21 des Eisenbahngesetzes. Die bezüglichen Verpflichtungen der Eisenbahnunternehmer werden durch die Konzessionsbedingungen des Näheren festgestellt. s. oben Abschn. III § 16 S. 120 Nr. 8 und Anm. 90, ferner S. 155.

[265]) abgesehen von der Einziehung der Verzugsstrafen.

[266]) und zwar — wie der Zusammenhang des § 21 Eisenbahngeſ. ergiebt — gleichfalls durch den Minister der öffentl. Arb. s. Abschn. II § 12 S. 42 Anm. 12.

[267]) s. Abschn. IV § 17 S. 193, 207 (§ 4 sub a der Organisation der Staatseisenb.).

[268]) Erl. vom 16. Oktober 1883. E.-V.-Bl. S. 201. s. oben § 17 S. 207 Anm. 98.

2. Die Projektmäßigkeit des vollendeten Eisenbahnbaus wird sowohl bei Privatbahnen wie bei Staatsbahnen durch eine landespolizeiliche und eisenbahntechnische Revision der vollendeten, dem Verkehre zu eröffnenden Strecken geprüft und festgestellt. Die Revision ist bei Privatbahnen von dem Vorstande der Gesellschaft,[269]) bei Staatsbahnen von der zuständigen Königl. Eisenbahndirektion[270]) bei der Bezirksregierung, in deren Bereich die zu revidirende Strecke belegen ist, zu beantragen. Diese setzt den Termin zur Revision und Begehung der Strecke fest und ladet die zuständigen Behörden (siehe S. 568) unter Zuziehung von Vertretern der Bauverwaltung zur Theilnahme ein. Die Bahn darf nicht eher dem Verkehre eröffnet werden, als nach vorgängiger Revision der Anlage von der zuständigen Behörde die Genehmigung dazu ertheilt worden.[271]) Die Genehmigung setzt also die vorgängige Revision voraus. Dieselbe hat sich nach Maßgabe und an der Hand des vom Minister der öffentlichen Arbeiten festgestellten Bauprojekts[272]) auf die vollständige Durchführung desselben, auf die Erfüllung aller dem Unternehmer bezüglich des Bahnbaus obliegenden Verpflichtungen, insbesondere die plan- und anschlagmäßige Ausführung und Ausrüstung der Bahn, sowie auf die Beobachtung aller hierbei in Betracht kommenden reichs- und landesgesetzlichen Vorschriften, Reglements und administrativen Verordnungen zu erstrecken.[273]) Sie umfaßt daher nicht nur den Bahnbau selbst (Unter-, Ober- und Hochbau), sondern an sich auch die Betriebsmittel[274]) und alle Schutz- und Sicherheitsvorkehrungen — einschließlich der laut § 14 des Enteignungsgesetzes erforderlichen —, welche dem Unternehmer projektmäßig obliegen oder nach Maßgabe der

---

[269]) durch Vermittelung des Eisenbahn-Kommissariats s. Abschn. II § 12 S. 50.

[270]) s. Abschn. IV § 17 S. 215 u. Anm. 110 (§ 13 Ziff. 4 der Organis. der Staatseisenb. § 2 Abs. 2 der Geschäftsord. für die mit der Leitung des Baus 2c. befaßten Kgl. Eisenb.-Betriebsämter. Vom 13. Oktober 1884, E.-V.-Bl. S. 382).

[271]) § 22 Eisenb.-Gesetz.

[272]) s. Abschn. III § 16 S. 147—155. § 4 Eisenbahnges. § 4 Organis. der Staatseisenb.

[273]) Auf welche Punkte sich die Revision im Einzelnen zu erstrecken hat, ist zwar weder durch das Eisenb.-Ges. noch besondere Verordnungen vorgeschrieben. Es ergiebt sich aber aus den §§ 4, 24 des Eisenb.-Ges., den Spezialbauprojekten und Konzessionsbedingungen.

[274]) s. Abschn. VI § 30 S. 427—429. Doch findet in der Regel, da die Prüfung der Lokomotiven, Dampfkessel, Wagen 2c. vor der Inbetriebnahme durch besondere Sachverständige erfolgt (s. oben S. 504) und die Inbetriebnahme der Betriebsmittel gewöhnlich bereits vor der landespolizeilichen Revision der Bahnanlage stattgefunden hat, bei dieser Revision eine Prüfung der Betriebsmittel nicht mehr statt.

bestehenden Vorschriften für die Vollständigkeit und Sicherheit des Betriebes geboten sind.[275])

Bei Privatbahnen ist die Revision einer im Bau vollendeten Eisenbahn-Anlage von Kommissarien der Bezirksregierungen, in deren Bezirken dieselbe belegen ist, und des Eisenbahn-Kommissariats gemeinschaftlich vorzunehmen.[276]) Ueber den Befund der Revision ist alsdann ein gemeinschaftliches Gutachten an den Minister der öffentlichen Arbeiten zu erstatten und je nach dem Ergebniß der Antrag[277]) auf Genehmigung[278]) der Verkehrseröffnung oder Ablehnung derselben zu stellen.[279])

Bei Staatsbahnen ist die Revision durch Kommissare der Bezirksregierungen, in deren Bezirk die Baustrecken belegen, und der mit dem Bau bezw. der Bauaufsicht betrauten Königlichen Eisenbahn-

---

[275]) Denn der Revision liegt als vornehmster Zweck zu Grunde, daß die revidirende Behörde die volle Ueberzeugung von der der Betriebssicherheit und dem Verkehrsbedürfnisse entsprechenden Konstruktion und Ausrüstung der Bahn gewinnt.

[276]) § 1 Abs. 3 des Regulativs vom 24. November 1848 (Min.-Bl. d. V. S. 390) s. oben Abschn. II § 12 S. 50 u. S. 58 bezw. Anm. 44. Die Zuziehung von Vertretern der Privat-Eisenbahn-Verwaltung bezw. Bauverwaltung ist zwar gesetzlich nicht vorgeschrieben. Dies ist aber selbstverständlich, damit dieselbe ohne Verzug über alle in Betracht kommenden Fragen Auskunft ertheilen und über etwaige Mängel alsbald verhandelt werden kann. Auch bedingt die ministeriell angeordnete Aufnahme eines Protokolls (s. Anm. 283 S. 569) diese Zuziehung. Auch die Zuziehung anderer Behörden oder Interessenten ist weder durch Gesetz, noch Verfügungen angeordnet. Doch pflegen von den Regierungen in der Regel diejenigen Behörden und Interessenten, welche zur landespolizeilichen Prüfung des Projekts zugezogen worden sind (s. § 16 S. 115 u. S. 153), insbesondere die Landräthe, Provinzial-, Kreis- und Gemeindebehörden, Berg-, Forst-, Militair- rc. Behörden, auch zur Revision der fertiggestellten Anlage zugezogen und mit etwaigen Erklärungen gehört zu werden. Ueber die Mitwirkung und Betheiligung der Eisenbahn-Kommissariate und der Landespolizeibehörden an der Revision und Genehmigung der Inbetriebnahme von Privatgeleisen für industrielle, bergbauliche rc. Zwecke, s. Abschn. II § 12 S. 50 Anm. 34.

[277]) In diesen Anträgen ist stets zuleich anzugeben, ob die betreffende Strecke als Vollbahn oder Nebenbahn betrieben werden soll und im letzteren Falle auch der Erlaß zu bezeichnen, durch welchen die Genehmigung zur Anwendung der Bahnordnung für Bahnen untergeordneter Bedeutung ertheilt worden ist (Erl. des Min. der öffentl. Arb. vom 29. Juni 1884, E.-V.-Bl. S. 318).

[278]) unter der Auflage der nachträglichen Beseitigung etwa noch vorgefundener Mängel, falls diese geringfügiger Art sind.

[279]) Unrichtig ist die Angabe Endemanns, R. d. Eisenb., daß nach stattgehabter Revision die Regierung über die Betriebs-Eröffnung zu verfügen habe. Diese im § 22 des Eisenb.-Ges. und § 9 des Ges. vom 1. Mai 1865 (vgl. auch § 1 Abs. 3 des Regulativs vom 24. November 1848) der Bezirksregierung vorbehaltene Befugniß ist durch § 167 des Zuständ.-Ges. vom 26. Juli 1876 (G.-S. S. 297 f.) und § 159 Zuständ.-Ges. vom 1. August 1883 (G.-S. S. 237 f.) auf den Minister der öffentl. Arb. übertragen (s. oben S. 42 Anm. 13). Allerdings ist § 1 Abs. 3 Satz 2 des Regulativs durch die Zuständigkeitsgesetze nicht ausdrücklich abgeändert worden. Es liegt dies aber implicite in der Abänderung des § 22 des Eisenbahngesetzes.

Direktion[280]) gemeinschaftlich zu bewirken. Hierauf berichtet die letztere über das Ergebniß der Revision an den Minister der öffentlichen Arbeiten und verbindet damit im Falle eines befriedigenden Resultates der Revision den Antrag auf Genehmigung der Verkehrseröffnung.[281])

Sowohl bei Privat- wie bei Staatsbahnen ist die Revision nach erfolgter Anzeige von der Fertigstellung bezw. Einbringung des Antrags auf landespolizeiliche Revision mit größter Beschleunigung vorzunehmen und soll jedenfalls so zeitig erfolgen, daß etwaigen erheblichen Mängeln noch früh genug abgeholfen werden kann.[282]) Ueber die Revision ist ein Protokoll aufzunehmen und dem gemeinsamen Gutachten bezw. Bericht beizufügen.[283])

---

[280]) Dies ist zwar in der Organis. der Staatseisenb. nicht ausdrücklich ausgesprochen (denn § 13 Nr. 4 l. c. behält nur die Anträge auf Revision und auf Betriebseröffnung den Königl. Direktionen vor, nicht aber die Mitwirkung bei der Revision). Es folgt jedoch aus § 12 Ziff. 6 der Organisation, wonach den Königl. Eisenbahndirektionen die Ausübung aller derjenigen Befugnisse vorbehalten ist, welche bezüglich der Privateisenbahnen den Eisenbahn-Kommissariaten beigelegt ist (s. oben § 17 S. 213 u. Anm. 107 d). Ist die Kgl. Direktion nicht selbst mit der Bauausführung befaßt, so ist der Natur der Sache nach auch die bauausführende Behörde (Betriebsamt, Baukommission) zuzuziehen (s. §§ 4, 13 Nr. 1 Organis. u. Erl. v. 30. Januar 1884, E.-V.-Bl. S. 101. s. oben S. 207 Anm. 99 u. S. 214).

[281]) Bestimmte Formvorschriften bestehen hierüber nicht. Daß der Antrag von der zuständigen Königl. Eisenbahndirektion ausgehen muß, ergiebt § 13 Ziff. 4 der Organisation der Staatseisenb. in Verbindung § 2 Abs. 2 der Gesch.-Ordn. der mit der Leitung des Baues 2c. befaßten Kgl. Eisenb.-Betriebsämter, vom 13. Okt. 1884, E.-V.-Bl. S. 382 (s. oben § 17 S. 215 u. Anm. 110). Ferner über den Inhalt des Antrags d. Erl. d. Min. d. öffentl. Arb. v. 29. Juni 1884, E.-V.-Bl. S. 318, s. Anm. 277 S. 568). Im Interesse der Beschleunigung hat sich übrigens das Verfahren dahin gestaltet, daß die Königl. Eisenbahn-Direktion schon vor der Revision die Genehmigung zur Verkehrseröffnung — für den Fall eines befriedigenden Ergebnisses der Revision — bei dem Minister der öffentlichen Arbeiten nachsucht und die Genehmigung unter dieser Voraussetzung im Voraus ertheilt wird. Ergeben sich sodann bei der Revision Anstände, so müssen dieselben — event. durch Entscheidung des Ministers — beseitigt werden, bevor die Eröffnung erfolgen kann. — Bei Bahnen untergeordneter Bedeutung hat die Direktion mit Rücksicht auf § 45 der Bahnordnung vom 12. Juni 1878 bei dem Minister den Erlaß einer Polizeiverordnung durch die Königl. Regierung in Gemäßheit der Erlasse vom 16. November 1878 (E.-V.-Bl. S. 266) und 3. November 1884 (E.-V.-Bl. S. 409) in Antrag zu bringen.

[282]) d. h. vor dem durch die Konzession bezw. den Minister bestimmten Endtermin der Bauzeit. Insbesondere ist den Eisenbahnverwaltungen auch aufgegeben, dafür Sorge zu tragen, daß die bei Bahnanlagen im militärischen Interesse herzustellenden Einrichtungen stets rechtzeitig vor der Inbetriebsetzung der Bahn vollendet und die zur Abnahme berufene Militärbehörde von dem Vollendungstermine rechtzeitig in Kenntniß gesetzt werde, damit diese vor dem Fristablauf festzustellen in der Lage sei, daß den militärischen Anforderungen vollständig genügt sei (Erl. des H.-M. v. 26. Sept. 1877 II. 21451, V. 9872).

[283]) Erl. des H.-M. v. 6. Nov. 1850 (Min.-Bl. d. i. V. S. 352). Dieser Erlaß ist zwar nur an die Staatseisenbahnbehörden ergangen, findet aber auch auf Privatbahnen analoge Anwendung. Das Protokoll hat den thatsächlichen Verlauf der Revision zu registriren, den Revisionsbefund und die etwaigen Mängel und Projektwidrigkeiten, sowie auch Verbesserungsanträge der zugezogenen Interessenten.

Abgesehen von der Revision müssen der Verkehrseröffnung nothwendig eine Reihe organisatorischer Maßnahmen vorangehen. Dahin gehören vornehmlich die Konstituirung der betriebsleitenden Behörden und Dienststellen, falls der Betrieb der neuen Linien nicht bereits vorhandenen Behörden und Dienststellen übertragen wird;[284]) ferner die Feststellung, Publikation und Instruirung des Fahrplans,[285]) die Einsetzung und Instruirung des Betriebs-, Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungspersonals, sowie die Feststellung, Publikation und Einführung der Tarife für Personen-, Gepäck- und Güterbeförderung.[286]) Es genügt, hier im Allgemeinen auf diese für die Verkehrseröffnung wesentlichen organisatorischen Maßnahmen hinzuweisen, deren noch an anderen Orten des Näheren gedacht ist.

§ 39. Die Genehmigung zur Verkehrseröffnung.

Sowohl bei Staatsbahnen, wie bei Privatbahnen hat auf Grund der von den zuständigen Behörden (§ 38) vorgenommenen Revisionen, der hierüber erstatteten Berichte und der damit verbundenen Anträge der Minister der öffentlichen Arbeiten, im Falle die Bahnanlage für ausreichend und projektmäßig befunden wird, die Genehmigung zur Verkehrseröffnung zu ertheilen.[287]) Ist die Anlage dagegen ungenügend, mangelhaft oder erheblicher Abänderungen bedürftig, so wird die Genehmigung abgelehnt und nicht eher ertheilt, als bis den bestimmungsmäßigen Anforderungen entsprochen und dies durch erneute Revision festgestellt ist. Bei nur unerheblichen, den Verkehr

---

Ferner ist darin zu vermerken, ob und inwieweit die Bemängelungen von den Vertretern der Bauverwaltung anerkannt sind und durch alsbaldige Anordnungen Abhülfe in die Wege geleitet ist. Das Protokoll ist von den Vertretern der betheiligten Behörden 2c. zu vollziehen.

[284]) s. in Betreff der Staatseisenbahnen Abschn. IV § 17 S. 217 u. Anm. 114b u. Abschn. VI § 39 S. 571 Anm. 292 u. die dort alleg. Erl. v. 30. Jan. u. 27. Okt. 1884 (E.-V.-Bl. S. 101. 397), 9. Okt. 1887 (eod. S. 387) u. 31. Okt. 1888 (eod. S. 396).

[285]) § 5 sub b u. § 14 Ziff. 1 der Organis. d. Staatseisenb. (s. Abschn. IV § 17 S. 208 u. S. 215.

[286]) § 5 sub c u. § 14 Ziff. 2 l. c. (s. Abschn. IV § 17 S. 209 u. S. 215.

[287]) Früher war gemäß § 22 des Eisenb.-Ges. die Bezirksregierung zur Genehmigung zuständig. Die auch im § 9 des Ges. v. 1. Mai 1865 der Bezirksregierung vorbehaltene Befugniß ist jedoch durch § 167 des Zuständ.-Ges. v. 26. Juli 1876, G.-S. S. 297 f., u. § 159 des Zuständ.-Ges. v. 1. Aug. 1883 in Verbindung mit § 4 sub c der Organis. der Staatseisenb. dem Minister der öff. Arb. übertragen (s. oben S. 42 Anm. 13. Irrig Endemann S. 371, s. oben Anm. 279). Einer Genehmigung des Reichseisenbahnamtes bedarf es nicht. Doch ist Anzeige an dasselbe zu erstatten (Anm. 291 S. 571). Vgl. noch Anm. 281 S. 569.

Ueber die Zuständigkeit für die Genehmigung der Inbetriebnahme von Privatgeleisen für industrielle, bergbauliche 2c. Zwecke s. Abschn. II § 12 S. 50 Anm. 34 und die dort alleg. Erlasse.

und Betrieb nicht beeinträchtigenden oder gefährdenden Mängeln pflegt, um die Verkehrseröffnung nicht aufzuhalten, die Genehmigung hierzu mit dem Vorbehalte alsbaldiger Beseitigung jener Mängel ertheilt zu werden, welche sodann durch wiederholte Revision kontrolirt wird.

Die Genehmigung ist an eine bestimmte Form nicht gebunden. In der Regel erfolgt sie in Gestalt eines Erlasses,[288]) welcher der Eisenbahnverwaltung direkt oder durch die Hand der Bezirks-Regierungen bezw. des Eisenbahn-Kommissariats[289]) zugeht. Die genehmigte Verkehrseröffnung wird unter genauer Angabe des Termins derselben im Reichsanzeiger und in anderen hierzu geeigneten Blättern[290]) öffentlich bekannt gemacht.[290a]) Zugleich ist auch über den Tag der Eröffnung mit Angabe der Bahnhöfe, Haltestellen, Kilometerentfernungen und Anschlüsse an bestehende Eisenbahnen dem Reichseisenbahnamte Anzeige zu erstatten.[291])

Bei Staatsbahnen ist, sofern nicht schon bei der Uebertragung des Baus an die einzelnen Betriebsämter auch über die Leitung des demnächstigen Betriebs ausdrücklich Bestimmung getroffen sein sollte, die Uebertragung des Betriebs an die einzelnen Betriebsämter spätestens 6 Wochen vor dem für die Betriebseröffnung der betreffenden Strecken in Aussicht genommenen Termine seitens der zuständigen Direktion mit besonderem Bericht bei dem Minister der öffentlichen Arbeiten in Antrag zu bringen und dabei anzugeben, welche Regierungsbezirke von der zu eröffnenden Strecke berührt werden. Der Antrag ist von der zuständigen Direktion zu stellen, gleichviel ob der Bau der neuen Linie von ihr direkt geleitet oder von Betriebsämtern bewirkt worden

---

[288]) in schleunigen Fällen vorläufig telegraphisch.

[289]) bei erforderlicher Beschleunigung auch direkt.

[290]) Amts- und Kreisblättern, sowie sonstigen im Verkehrsbezirke der Bahn erscheinenden Blättern. Vorgeschrieben ist die öffentliche Bekanntmachung weder durch Gesetz noch Verordnungen. Aber sie ist usancemäßig und durch die Natur der Sache geboten. Nur indirekt folgt dies aus der Vorschrift des § 26 Ziff. 1 des Eisenb.-Ges., wonach der angenommene Tarif beim Beginn des Transportbetriebs öffentlich bekannt zu machen ist. Mit Rücksicht auf die erheblichen Rechtsfolgen, welche für die Eisenbahnen und Dritte mit dem Momente der Verkehrseröffnung verknüpft sind, erscheint de lege ferenda eine positive Vorschrift über die Pflicht der Eisenbahnen zur Veröffentlichung der Zeit der Verkehrseröffnung, den Inhalt der Publikation und das dabei zu beobachtende Verfahren erforderlich.

[290a]) Bei Bahnen untergeordneter Bedeutung ist ferner von der Bezirksregierung bekannt zu machen: 1. der Erlaß des Ministers der öffentl. Arbeiten, durch welchen auf Grund des § 74 des Bahnpolizei-Reglements mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahnamts die Anwendung der Bahnordnung vom 12. Juni 1878 auf die zu eröffnende Bahn genehmigt ist, und 2. die mit Rücksicht auf § 45 der alleg. Bahnordnung zu erlassende Polizeiverordnung (siehe Erl. vom 16. November 1878. E.-V.-Bl. S. 266) und 3. Novbr. 1884 (E.-V.-Bl. S. 409). Vgl. Anm. 281 S. 569.

[291]) Erl. d. Min. d. öff. Arb. v. 20. Nov. 1875.

ist und ob es sich um die Betriebseröffnung von Strecken handelt, die nur für den Güterverkehr oder für Güter- und Personenverkehr bestimmt sind. Die Uebertragung des Betriebs ist dem Minister vorbehalten.[292])

Mit dem Zeitpunkte der Verkehrseröffnung finden alle den Eisenbahnbetrieb[293]) und Transport[294]) öffentlich- und privatrechtlich regelnden gesetzlichen und administrativen Bestimmungen auf die dem Verkehre eröffnete Eisenbahn bezw. ihren Unternehmer ebenso wie auf Dritte volle Anwendung.[295])

Wird die Eisenbahn ohne die gesetzlich vorgeschriebene Genehmigung zur Verkehrseröffnung dem Verkehre übergeben und eröffnet, so finden die vorgedachten Bestimmungen keine Anwendung. Der Unternehmer macht sich in diesem Falle nicht nur strafrechtlich verantwortlich,[296]) sondern wird auch civilrechtlich allen hierdurch Beschädigten für den entstandenen Schaden ersatzpflichtig.[297]) Ueberdies können bei einer Privatbahn die im § 47 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 vorgesehenen Bestimmungen in Anwendung gebracht werden.[298])

---

[292]) Erl. v. 30. Jan. u. 27. Okt. 1884 (E.-V.-Bl. S. 101. 397), 9. Oktober 1887 (E.-V.-Bl. S. 387) u. 31. Okt. 1888 (E.-V.-Bl. S. 396).

[293]) s. Absch. VII. [294]) s. Abschn. VIII.

[295]) vornehmlich die bahnpolizeilichen Bestimmungen (Bahnpolizeireglement, Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung, Signalordnung &c.) und die eisenbahntransportrechtlichen Normen (Art. 422—431 des Hand.-Ges.-Buchs und das Eisenbahnbetriebsreglement (s. hierüber § 1 S. 2 Anm. 3 und die dort berührten Kontroversen, namentlich über die Anwendung des Haftpflichtges. &c.). Auf Bahnen, die nicht mit Genehmigung der zuständigen Behörde dem Verkehre (§ 22 Eisenb.-Ges.) bezw. dem Publikum zur Benutzung für den Gütertransport eröffnet sind (Art. 422 H.-G.-B.), finden daher weder die Normen der Art. 422 bis 431 H.-G.-B., noch des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands Anwendung (außer, wenn dies zwischen den Parteien ausdrücklich vereinbart ist). Eine Bahn, die sich ohne behördliche Genehmigung als dem öffentlichen Verkehre eröffnet bezeichnet und Frachtverträge eingeht, unterliegt daher civilrechtlich lediglich den Vorschriften der Art. 390—421, nicht aber der Art. 422—431 H.-G.-B. Es ist somit Sache des Publikums, sich davon Ueberzeugung zu verschaffen, daß die Bahn eine bestimmungsmäßig dem Gütertransporte eröffnete ist. (s. Eger, Deutsch. Frachtrecht Bd. 3 Anm. 196. Schott in Endemann's Handbuch des H.-R. Bd. 3 § 352 S. 462. A. M. Puchelt, 3. A. Bd. 2 S. 553.)

[296]) §§ 315. 316 Reichs-Strafgesetzbuch.

[297]) aus dem Fundament der Verschuldung wegen Zuwiderhandelns gegen gesetzliche Vorschriften. (§ 22 Eisenb.-Ges. Art. 422 Alin. 4 H.-G.-B.)

[298]) § 47. Die ertheilte Konzession wird verwirkt und die Bahn mit den Transportmitteln und allem Zubehör für Rechnung der Gesellschaft öffentlich versteigert, wenn diese eine der allgemeinen oder besonderen Bedingungen nicht erfüllt und eine Aufforderung zur Erfüllung binnen einer endlichen Frist von mindestens drei Monaten ohne Erfolg bleibt.

Druck von Graß, Barth und Comp. (W. Friedrich) in Breslau.